

OBRAS PÚBLICAS

Junta de Fomento de Melilla

Puertos de Melilla y Chafarinas

1925-1941

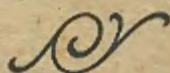
MEMORIA

Relativa al progreso y desarrollo del
Puerto de Melilla

POR

José Ochoa y Benjumea

INGENIERO DIRECTOR
DE LAS OBRAS Y SERVICIOS



Gráfica El Cisne, S. A. - Melilla

1942

Obras Públicas

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

PUERTOS DE MELILLA Y CHAFARINAS

1925 - 1941

MEMORIA

RELATIVA AL PROGRESO Y DESARROLLO
DEL PUERTO DE MELILLA

POR

José Ochoa y Benjumea

INGENIERO DIRECTOR
DE LAS OBRAS Y SERVICIOS



GRÁFICA EL CISNE, S. A. - MELILLA

1942

MEMORIA

La Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, con fecha 19 de Enero del corriente año, se dirigió a los Ingenieros Directores de Puertos en la siguiente forma:

»No habiéndose redactado por los Ingenieros
»Directores de varias Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos, en los últimos
»cinco años, la Memoria relativa al estado y progreso de las obras y servicios a su cargo, de acuerdo con lo que previenen los apartados 19 y 20 del
»artículo 68 del Reglamento para la Organización y Régimen de dichos organismos.

»Esta Dirección General ha dispuesto que por
»aquellas Direcciones facultativas de Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos
»que no se haya redactado y publicado Memoria en los últimos cinco años, se proceda, antes del
»30 de Junio del año actual, a publicarla incluyendo en ella el año 1941.»

La Dirección facultativa del puerto de Melilla ha venido publicando con regularidad, desde el año 1905, las

Memorias relativas al progreso y desarrollo de las obras y servicios del puerto, habiendo sido impresas en los años y por los Ingenieros Directores que se indican:

AÑOS	AUTORES
1905	<i>Itmo. Sr. D. Manuel Becerra y Fernández.</i>
1906	<i>idem idem</i>
1909	<i>idem idem</i>
1910	<i>idem idem</i>
1911	<i>idem idem</i>
1916	<i>Don Alvaro Bielza Romero.</i>
1917	<i>idem idem</i>
1918	<i>idem idem</i>
1919	<i>idem idem</i>
1920	<i>idem idem</i>
1921	<i>idem idem</i>
1923	<i>idem idem</i>
1925	<i>Don Pascual de Luxan.</i>

Desde el año 1925 al 1942 transcurren 17 años sin que el precepto reglamentario se cumpla, no encontrando otra explicación a este hecho sino la que parece una lógica consecuencia de la inestabilidad de los Ingenieros Directores en su cargo, pues en ese lapso de tiempo han sido 9 los que han ocupado la Dirección facultativa, y se comprende que no hayan podido disponer del tiempo necesario para redactar una Memoria, de tal naturaleza, que exige rebuscar en los archivos muchas horas, y para cuyo trabajo se necesita un mínimo de tiempo en el que formar el propio criterio sobre los múltiples y complicados problemas de cada puerto.

Casi en la misma situación que mi dignos antecesores, puedo decir que me encuentro yo, cuando la Dirección General nos recuerda el cumplimiento de una obligación como la transcrita, pues habiendo sido nombrado Ingeniero Director de este puerto con fecha 29 de Marzo de 1940 y no habiendo tomado posesión del cargo hasta el 13 de Mayo del mismo año, en la época en que se escribe esta Memoria, apenas si llevo dos años al frente de estas obras y servicios. Sin embargo, el cumplimiento de la orden recibida me obliga a adelantar la publicación de esta Memoria con alguna antelación a mis planes y propósitos. Vaya por delante esta aclaración como posible y necesaria justificación de los defectos que en la misma se encuentren.

El resumir los datos estadísticos de este puerto desde el año 1925 al 1941, supone un trabajo que probablemente no tendría una utilidad práctica, tanto más cuanto que las consecuencias que pretendiéramos obtener carecerían de valor en estos momentos en que asistimos a una lucha mundial, con derivaciones económicas de tal naturaleza, que harían fracasar toda suerte de conjeturas. Nos limitamos, por tanto, según se ordena, al quinquenio 1937-1941.

Sin embargo, en cuanto a las obras realizadas en el puerto se refiere, hemos creído interesante anotar cuanto se ha hecho desde 1925, fecha de la publicación de la última Memoria, pues sería una lástima que habiendo quedado expuesto en las anteriores cuanto se ha venido haciendo, quedara una laguna de 17 años en la historia de la construcción del puerto de Melilla.

Agotada, por otra parte, la última Memoria publicada en el año 1925, y considerando que esta clase de publicaciones, aparte del interés técnico y estadístico que es base fundamental de la razón de las mismas, constituyen también una excelente referencia para cuantos se interesan en

las cuestiones relativas a los puertos por razón de sus propios negocios y actividades, nos decidimos, aunque el tiempo nos viene muy escaso, a completarla con cuantos datos de interés general puedan ser útiles en consulta.

Esperamos, por tanto, que el presente trabajo no solo satisfará a la Il^{ta}. Dirección General de Puertos y a los respetables miembros que forman parte de esta Junta de Obras, sino que también será recibido con agrado por las Autoridades locales y por cuantos se interesan realmente por los problemas del puerto de Melilla.

Melilla, Junio 1942.

EL INGENIERO DIRECTOR.

José Ochoa y Benjumea.



INDICE

	<u>PÁGINAS</u>
CAPITULO I. — Datos generales relativos al Puerto de Melilla	9
CAPITULO II. — Breve resumen de los estudios y obras realizados en el puerto desde 1925 a 1937	27
CAPITULO III. — Quinquenio 1937-1941. Proyectos redactados y obra ejecutada.	45
CAPITULO IV. — Tráfico del Puerto en el quinquenio 1937-1941	67
CAPITULO V. — Explotación del Puerto de Melilla. Gastos e ingresos de la Junta	81
CAPITULO VI. — Tarifas que afectan al tráfico del Puerto	89
CAPITULO VII. — Algunas consideraciones sobre las actuales tarifas y arbitrios en el Puerto de Melilla	128





Vista aérea del Puerto de Melilla

CAPÍTULO I

Datos generales relativos al Puerto de Melilla

Faro.

Faro de 4.º orden, de luz blanca y alcance de 20 millas, cuya situación es la siguiente:

Long. N. 35° 17' 40"

Lat. W. 2° 56' 30"

Situación geográfica

El puerto de Melilla se haya situado en el entrante que forma el litoral norte africano entre los cabos de Tres Forcas y el de Agua. La línea que une estos cabos tiene una longitud de treinta millas y, aproximadamente, diez de flecha. Este entrante es tan abierto que no ofrece abrigo natural al puerto, y como quiera, por otra parte, que la concavidad formada entre los cabos mencionados se enfrenta a los mayores largos o líneas de agua, se explica que las obras de este puerto queden expuestas a los mayores temporales.

Régimen de vientos. Temporales

De las estadísticas conservadas en nuestros archivos, se deduce que el poniente (N. O.) y el levante (N. E.) son los vientos más frecuentes y, precisamente en esas direcciones, los más fuertes y violentos. Como promedio de cinco años, entre 1915 y 1920, obtuvo el Ingeniero Sr. Bielza, según se expone en su Memoria sobre el Proyecto del dique Sur, redactada en 1921, los siguientes datos:

N.	42 días.
N. E.	69 »
E.	33 »
S. E.	11 »
S.	20 »
S. O.	9 »
O.	56 »
N. O.	125 »

Total. 365 días.

anotando que ha contado los días de calma en la posición en que ha quedado la veleta; pero no indicando las fuerzas correspondientes. Con posterioridad, la Junta adquirió una veleta registradora automática tipo Richard, con la cual ha venido tomando datos exactísimos desde hace muchos años. Como quiera, sin embargo, que unas veces por falta de batería y otras por rotura de la veleta, a causa de los huracanes, raro es el año en que no faltan los datos de algunos días, no me ha

sido posible formar una gráfica exacta del régimen de vientos en un largo período. Los correspondientes al año 1936, que están completos, son los siguientes:

N.	11 días.
N. N. E.	1 »
N. E.	106 »
E. N. E.	11 »
E.	15 »
E. S. E.	0 »
S. E.	7 »
S. S. E.	0 »
S.	7 »
S. S. O.	0 »
S. O.	1 »
O. S. O.	0 »
O.	19 »
O. N. O.	11 »
N. O.	120 »
N. N. O.	8 »
Calmas	<u>48 »</u>

Total. 365 días.

reflejando las características del régimen de vientos en el puerto de Melilla. Las fuerzas correspondientes, fueron las siguientes:

Calma	48 días.
Débil	87 »
Moderado	129 »
Fuerte	99 »
Temporal	<u>2 »</u>

Total. 365 días.

Resulta pues que los vientos dominantes son los del primero y cuarto cuadrante. Observando ahora la posición del puerto de

Melilla en el Mediterráneo, se comprenderá que estando el puerto al abrigo del Cabo de Tres Forcas, los vientos del cuarto cuadrante, los ponientes, no pueden causar daños; pero, por el contrario, no ocurre así con los vientos del primer cuadrante. En efecto, del Norte al Sur, por el Este, se encuentran los siguientes largos:

Largos	Demoras	Longitudes
Marsella	N. 38° E.	700 millas
Génova	N. E.	800 »
Salerno	E. 69° E.	1.000 »

por lo que resulta evidente que cuando el viento se fija en las orientaciones de estas enormes líneas de agua, son de temer los efectos de los temporales correspondientes, resultando catastróficos los de N. E. pues en cuanto al largo de Salerno se refiere, se precisa que el viento se fije persistentemente en esta dirección para formar una mar gruesa y tendida, pues a poco que gire al Norte, hacia Cerdeña, el largo se reduce en 330 millas, y si, por el contrario, el viento rola al Sur, solo llegaría la mar que pudiera formarse desde el Cabo Tenez en la costa de Argelia.

Temporales del N. E. fueron los del 12 de Mayo de 1914 que ocasionó la pérdida de la grúa Titán y destrozos en la segunda alineación del dique N. E., el del 5 de Mayo de 1920 que hizo varar en la playa los buques de gran porte HARLSEGWOLD y PRAVIAL, el del 12 de Abril de 1927 que ocasionó la pérdida del vapor COLLINDAGE, varándolo en la playa y partiéndolo en dos pedazos, como así mismo hizo naufragar a los llamados BALTO, CASTILLA y PATERAS los cuales fueron materialmente arrancados de los muelles en que estaban atracados, y, finalmente, para no señalar si no los más excepcionales, el 12 de Abril de 1941, todavía en la memoria de todos, que causó daños en el dique N. E. por valor de más de diez millones de pesetas,

destrozando la segunda alineación de la que no quedó un solo bloque de la defensa, atacando y socavando el espaldón y desplomándolo sensiblemente hacia el mar.

Son los indicados, temporales de violencia excepcional y a ellos solamente nos hemos referido, porque las reseñas de otros, aunque no tan excepcionales, si violentísimos, sería extraordinariamente extensa. Basta anotar, a título informativo, que la mayoría se produjeron en los meses de Enero, Marzo y Abril y que, en general, los destrozos causados en las obras fueron siempre de consideración, hasta tal extremo que incluso se llegó a pensar por los poderes públicos en la posibilidad de abandonar totalmente las obras, lo que indudablemente hubiera acarreado el hundimiento comercial de Melilla y de gran parte de la zona del protectorado que le es más próxima.

La lucha contra los temporales es una cuestión de masas que oponer, por su peso y condiciones de estabilidad, a los enormes esfuerzos desarrollados por las olas; pero, desgraciadamente, los factores económicos influyen también en el estudio de los proyectos, reduciendo sus proporciones, si bien, después, la realidad viene a imponer las rectificaciones consiguientes. Por eso resulta un absurdo acometer las obras de un puerto sin disponer del material auxiliar necesario, material que siempre resulta costosísimo y cuya adquisición soslaya la administración, acometiendo obras sin ellos y condicionando los proyectos a los medios disponibles, que, cuando son insuficientes, no pueden producir sino obras destinadas a tener un fin catastrófico. Algo de todo esto es lo que ha venido ocurriendo en el puerto de Melilla a lo largo de su historia constructiva y a ello es de esperar que se ponga fin con las obras actualmente en ejecución y con la realización de las en proyecto.

Corrientes en la rada y aterramiento del puerto

El Ingeniero Señor Bielza, en la Memoria de su proyecto del dique Sur del puerto de Melilla, redactada en 25 de Mayo de 1921, decía, al tratar esta cuestión, lo siguiente:

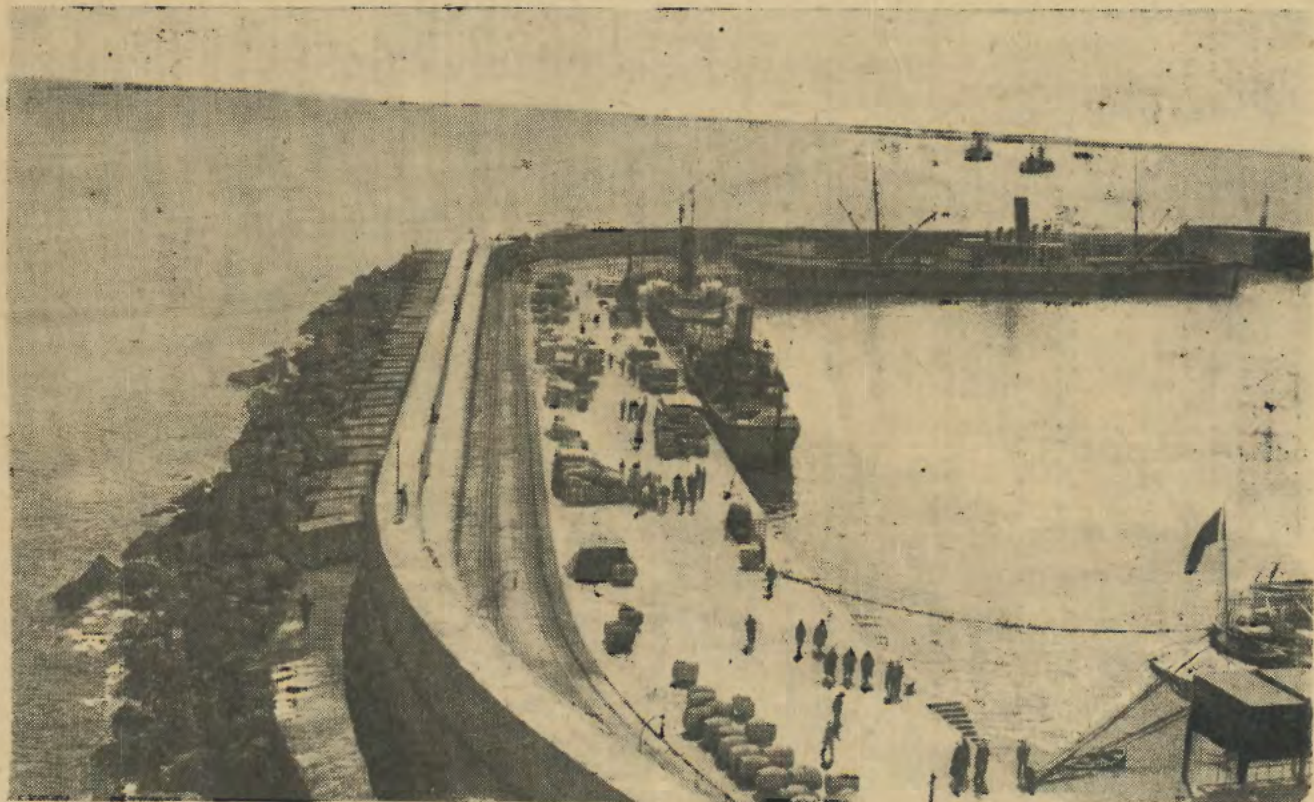
«De las observaciones efectuadas en diversas ocasiones y de las referencias tomadas a marinos y pescadores de la localidad puede establecerse el siguiente régimen de corrientes en la rada de Melilla.

Con toda clase de tiempos, excepto del primer cuadrante fresco y fuertes, la corriente en la rada puede considerarse como una ramificación de la general del Estrecho que viene contorneando todo el litoral Norte de Africa en dirección W. E. Esta corriente dobla el morro actual, entra en el puerto produciendo algunas contracorrientes locales en las partes más medidas, y saliendo por la playa de los Cárabos sigue hacia la Bocana de Mar Chica. (1)

La intensidad de esta corriente es lo suficientemente débil para que las embarcaciones fondeadas queden siempre orientadas en la dirección del viento reinante a poca intensidad que tenga.

Pero en cuanto saltan vientos del primer cuadrante con alguna intensidad (desde el fresco en adelante) se observa un cambio completo en el régimen de corriente establecido. Parece como si por efecto del viento, se acumulase en el saco formado en la costa desde Cabo Ténez al Cabo de Tres Forcas, una mayor cantidad de agua, la que siguiendo la costa hacia el W. fuere a rebasar por el Cabo de Tres Forcas que le ofrece más fácil salida. Esto parece explicar el que, en casos de Levantes frescos (en general todos los del primer cuadrante), se invierta

(1) En la fecha en que se escribían estas notas, no existía el dique Sur.



El Dique N. E. en 1920

la corriente de la rada y se observa como, objetos arrastrados por el viento hacia la playa de los Cárabos, tienden hacia el W. y acaban por entrar en el puerto para rebasar el morro y marchar perlongando la costa hacia Tres Forcas. También es frecuente que en tiempo de Levante duro las embarcaciones fondeadas a codera en la rada con la proa al viento, acaban por atravesarse y faltándoles las coderas de popa reviran sobre las de proa y abordan a las embarcaciones más próximas, llegando a producirse serios desperfectos. Es decir, que la contracorriente llega a vencer los efectos del viento.

Otro dato que resulta interesante: Con tiempo fresco del primer cuadrante (N. E. o N. N. E.) llegan los barcos de vela con buen andar hasta la altura del morro en donde se les ve caer en su marcha y acaban por pararse, en cuyo caso tienen que fondear para no quedar sujetos a la lucha del viento y la corriente que puede dar lugar a una resultante que los eche contra las escolleras del puerto.

Es de mencionar el caso de un vapor de pequeño porte que arrastrado por un fuerte temporal de levante vino a recalar en esta rada y con tal acierto que mientras los demás fondeados más próximos a tierra se sostenían á duras penas y alguno llegó a perderse, el vapor en cuestión aguantaba fácilmente el temporal en medio del asombro de la gente de mar.

Preguntado el capitán del vapor sobre las marcas del fondeadero, aseguró que no las conocía y que la casualidad o más bien el apremio le obligó a fondear antes de entrar más en rada. Sin duda tuvo la suerte de fondear en una calma formada entre la corriente litoral que se mete en la rada y la mar gruesa que venía del largo, calma quizás producida por la destrucción de ambos opuestos efectos ya que la mar venía del N. E. y la corriente litoral al rebasar el dique marcha hacia este punto del horizonte.

Este fenómeno está comprobado también por las turbias del

Río de Oro que con temporales del primer cuadrante llenan todo el puerto y rada, marchando, hasta hacerse aún claramente visible a unas nueve millas, en dirección a Tres Forcas.

Sin embargo esta corriente tiene más alcance del que parece tener por lo dicho. Esta inversión del sentido de la corriente alcanza a regiones costeras más lejanas. Así las turbias del Río Muluya llegan hasta el grupo de las Islas Chafarinas, frente a Cabo de Agua y restos de árboles y vegetación de la cuenca de aquel río se encuentran con tales tiempos en nuestras playas.»

Hemos transcrito las anteriores notas del Ingeniero Señor Bielza acerca de las corrientes en la rada, porque son las únicas que aparecen en los diversos proyectos estudiados para el puerto de Melilla, los cuales hemos tenido el gusto, y la paciencia, de ir examinando, uno por uno, tomándolos de nuestro bien completo archivo.

Coincide el Sr. Bielza con lo expuesto por el Ingeniero de Minas Don Alfonso del Valle en su Nota acerca de la formación geológica de la región de Cabo de Agua, publicado en 1927, al explicar la formación del cordón litoral de la Mar Chica, sin más diferencia que el Señor Bielza opina que la contracorriente en la rada es una consecuencia de la inversión de la corriente principal motivada por los temporales del N. E. mientras que el Señor del Valle estima que se trata de una corriente derivada de la principal y constantemente en marcha en el sentido de E. a O.

Sea como sea, lo cierto es que esta corriente es el vehículo transportador no solamente de las arenas del río Muluya sino de los productos de la descomposición del Cabo de Agua, los cuales se van depositando en el cordón litoral y continúan hasta el mismo puerto de Melilla donde indudablemente sin embargo, la importancia de los arrastres no pueden ser de gran importancia. En apoyo de esta opinión que viene a discrepar de las expuestas hasta ahora por cuantos, desde un punto de vista o de otro, se han ocupado de esta cuestión, cabe hacer observar lo

siguiente. Prescindiendo de las zonas de calma apropiado para el depósito de arena, creadas por las obras construídas para el puerto de Melilla y cuya antigüedad con relación a la existencia del cordón litoral no cabe tener en cuenta, se presencia el hecho indudable de que en toda la parte occidental del Cabo de Tres Forcas, hasta el mismo punto del arranque del actual dique N. E. no existen depósitos de arena. Por el contrario, la existencia del cordón litoral y su formación, marcan el punto de máxima aportación de los depósitos de arena, y como quiera que no es posible admitir un salto brusco en una ley de la naturaleza, es indudable que, de Sur a Norte, si el punto máximo se encuentra en el cordón litoral y el punto cero en el arranque del dique N. E. la línea de variación de las aportaciones, en la vertical, por decirlo así, del puerto de Melilla, debe tener muy poca importancia. Además, examinando el plano de las curvas batimétricas que hube de levantar en Agosto y Septiembre de 1941, plano ejecutado con toda exactitud y con las máximas garantías, se observa que, a partir del dique Sur y hacia el Sur, estas curvas son exactamente paralelas a la costa y a distancias sensiblemente iguales. A la vista de este hecho, hay que considerar que si las arenas procedentes de la Mar Chica fueran arrastradas hacia el interior del puerto en gran cantidad, salvando el escollo del dique Sur, es indudable que tiene que formarse una playa o bajo, más o menos acusado, que indicaría la traza seguida en los acarreos, y que tendría su orientación hacia el extremo del dique Sur y hacia la Mar Chica, circunstancia que, al no presentarse, nos inclina a considerar que las aportaciones del cordón litoral dentro del puerto no son de gran importancia, pues resulta indudable que no puede admitirse la existencia de los grandes aterramientos del puerto, por un lado, y la existencia del cordón litoral, por otro, existiendo una zona comprendida entre estas dos, donde en lugar de aterramientos estamos, por el contrario en presencia de socavaciones bien acusadas.

¿Cuales son pues las verdaderas causas de los aterramientos del puerto? Difícil es contestar a esta pregunta de un modo concreto. Puede sin embargo aventurarse una opinión sin temor a alejarse mucho de la realidad de los hechos. Es indudable, que, en un principio, las aportaciones del Río de Oro han tenido importancia; pero lo es también, que no puede atribuirse al río el enorme volúmen de aportaciones que supone el crecimiento de la playa de San Lorenzo y que aquellas van reduciéndose a medida que en el punto de origen tiene, por fuerza, que ir disminuyendo el volúmen de los arrastres que puedan aportarse. Por otro lado, si se examina el plano de curvas batimétricas levantado por esta Dirección en 1941, con toda exactitud y escurpulosidad, se observa, que pasado el resguardo que ofrece el dique N. E. a los temporales de levante, estas curvas se doblan hacia la playa, formando un canal abierto por los temporales, los cuales al expansionarse hacia la playa y hacia la izquierda y derecha de su dirección de ataque, van depositando las arenas al resguardo de las obras construídas, dando origen al ensanchamiento de la playa de San Lorenzo y a la formación de otra, tal como la situada en el origen del dique Sur, cuyo crecimiento hemos podido seguir día por día durante un tiempo en que no ha habido avenidas del río a considerar. De igual modo, en ocasión de estos temporales se ha modificado siempre el canal de acceso al cargadero de minerales de la Compañía Española de Minas del Rif, hecho este comprobado también por otros Ingenieros Directores.

En resúmen, que siendo tres las causas conocidas de los aterramientos en el puerto de Melilla, a saber, las del cordón litoral, las del río de Oro y las propias de los temporales, no se ha determinado todavía con exactitud, el valor de cada una de ellas, si bien puede afirmarse, al menos mientras estudios y observaciones más acabadas no demuestren lo contrario, que ni las debidas al río de Oro ni las provenientes del cordón litoral, tienen la importancia que se les había dado.

Obras de abrigo

El puerto de Melilla está constituido por un Dique-muelle llamado del N. E. hoy terminado y un dique denominado del Sur todavía en construcción.

El dique N. E. está constituido por tres alineaciones: la primera de 645,60 metros de longitud, que arranca de la enseada de la Galera y tiene una orientación de $115^{\circ} 45'$ al E. con el N. V., la segunda que forma con la primera un ángulo de $145^{\circ} 15'$ al S y tiene una longitud de 80,90 metros y la tercera que formando con la segunda un ángulo de $145^{\circ} 15'$ se extiende en una longitud de 270,80 metros.

El dique Sur tendrá una longitud total con arreglo al proyecto aprobado y en ejecución, de 1.925,60 metros en dos alineaciones, la primera de la cual es normal a la playa en el límite de la zona de soberanía y tiene una longitud de 200 metros, y la segunda formando un ángulo de $162^{\circ} 97'$ con la primera y longitud de 1725,60 metros.

Como diques interiores, se cuenta con la 2.^a rama del dique N. E. vulgarmente muelle de Setolazar.

Muelles

Las longitudes y calados de los muelles en servicio, son las siguientes:

<u>Designación</u>	<u>Línea de atraque</u> mts.	<u>Calados</u> mts.	<u>Anchos</u> mts.
<u>Muelles de ribera</u>			
1. ^o alineación	167,00	5,50 a 8	
2. ^a alineación	205,70	6 a 8	
<u>Primera alineación del dique N. E.</u>			
Muelle Villanueva	210,00	8,00	20,00
Prolongación	338,60	10,00	40,00
<u>Segunda alineación dique N. E.</u>	57,00	6,00	20,00
<u>Segunda rama del dique N. E.</u> (Setolazar)	99,50	8,00	55,35
Total .	1.077,60		

Existen además los muelles correspondientes de la dársena de pesqueros, de los que las embarcaciones a este servicio destinadas utilizan la que podríamos llamar 3.^a alineación de los muelles de ribera con una longitud de 128 metros y calado de 1'10 a 4'00 metros.

Equipos

VÍAS:

Dispone la Junta, dentro del puerto, de una red de vías de ancho de un metro que enlaza con las Minas del Rif y la cantera de Sidi Musa; la longitud de estas vías, incluidos apartaderos, es de 2.296 metros. Existe, así mismo, una red de vías de ancho de 0,60 metros que enlazan con la Compañía Minera Setolazar, siendo la longitud de las mismas de 2.707,65 metros.

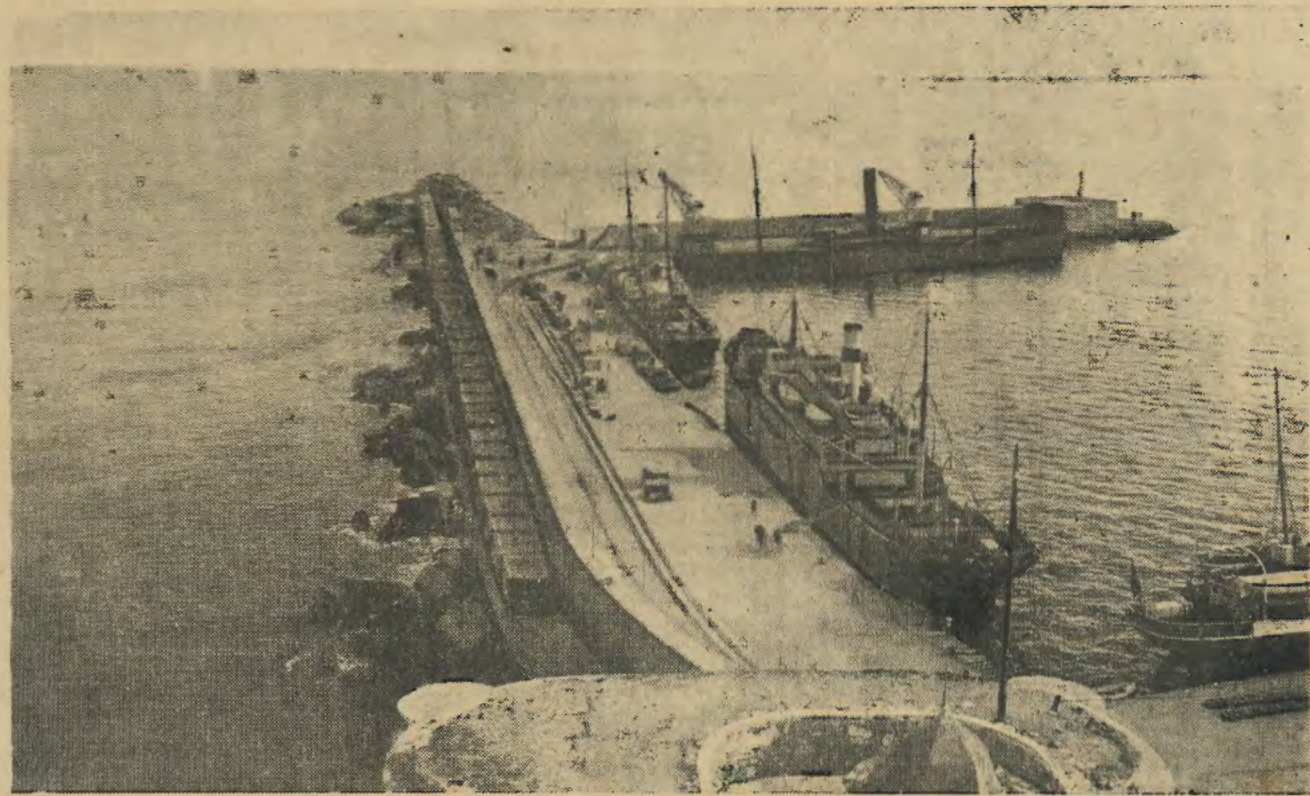
GRÚAS:

No dispone la Junta de grúas para la carga y descarga de buques, pues todo su material de carga está destinado exclusivamente a las obras. Se ha colocado, sin embargo, en la 2.^a alineación de los muelles de ribera, una grúa de 40 toneladas que rinde un servicio útil en ocasión del material pesado que suele recibir el Ejército.

La Compañía Minera Setolazar tiene la concesión de dos grúas eléctricas de siete toneladas que destina al embarque de minerales y que, previamente autorizada por el Ministerio de Obras Públicas, suele ceder para la carga y descarga de carbón y otras mercancías. La Junta, cobra un pequeño derecho cuando estas grúas se emplean para servicios no comprendidos en la concesión.

TINGLADOS:

Dispone la Junta de cuatro tinglados, todos en los muelles de ribera. Los tinglados números 1 y 2 son iguales y tienen una



Comienzo de la prolongación del Dique N. E. en 1922

superficie de 687,50 metros cuadrados; pero el número 1 está cedido en parte a la Sociedad Anónima Weil para su fábrica de hielo y, en parte, también, a los exportadores de pescados, quedando una superficie útil para el depósito de mercancías generales, de 119,35 metros cuadrados. El tinglado número 4 está cedido en arrendamiento a la Compañía Aucona. En resumen, la superficie libre de tinglados, es la siguiente:

Tinglado n.º 1	119,35
íd. 2	687,50
íd. 3	421,51
íd. 4	248,27

Total . 1.476,63 metros cuadrados.

INSTALACIONES PETROLÍFERAS

La Sociedad Petrolífera Española, que posee en Melilla una factoría para combustibles líquidos con cinco tanques, uno para 3.350 toneladas y otros cuatro para 550, tiene establecidas en los muelles del puerto dos conducciones, una de 8 pulgadas para gasoil y otra de 6 para gasolina, con tomas en los muelles de Villanueva y Prolongacion.

SERVICIO DE AGUADA

Existen dos tomas para agua potable en las alineaciones 2.ª y 3.ª de los muelles de ribera. La instalación es desde luego insuficiente.

INSTALACIONES PESQUERAS

Inmediatamente al lado de la dársena de pesqueros, existe una instalación para la venta, preparación y conservación del pescado, la cual no ha sido aún puesta en explotación y se describe más detalladamente en otro lugar de esta Memoria.

INSTALACIONES PARA SERVICIOS OFICIALES

En avanzado período de construcción, se encuentra un edificio sito en los muelles de ribera en el que han de alojarse los despachos de cuantos servicios oficiales tienen relación con el

puerto, tales como la Comandancia de Marina, Registro del Puerto Franco, Sanidad del Puerto, Comisaría del Puerto, Transportes Militares, así como despachos para Consignatarios Exportadores, Sindicato de Mar y Pesca, de cuyo edificio se hace una detallada descripción en otro capítulo.

Clasificación del Puerto de Melilla

El Puerto de Melilla fué clasificado de interés general por Ley de 7 de Mayo de 1902 y R. D. Ley de 24 de Febrero de 1928.

De características de tráfico minero, por R. O. comunicada de 20 de Julio de 1924.

De puerto franco, por R. D. Ley de 11 de Junio de 1929.

De puerto pesquero por O. de la Dirección General de 30 de Abril de 1929 y por O. Ministerial de 16 de Febrero de 1935.

Finalmente, de interés general para el Protectorado, por Dahir de 24 de Junio de 1938.

Ingenieros Directores del Puerto de Melilla

Los Ingenieros Directores de la Junta de Fomento y, por lo tanto, de las Obras y Servicios de los puertos de Melilla y Charfarinas, han sido los siguientes:

NOMBRES	Fecha nombramiento	Fecha del cese
Ilmo. Sr. D. Manuel Becerra y Fernández.	1.º Marzo 1904	26 Abril 1915
D. Alvaro Bielza Romero	30 Abril 1915	7 Marzo 1924
41- D. Pascual de Luxan y Zabay . . . 51 .	30 Mayo 1924	11 Enero 1954
D. Gustavo Piñuela Martínez	26 Dcbre. 1935	20 Marzo 1954
37- D. Francisco González Lacasa	21 Febro. 1954	12 Enero 1955
D. Jorge Palomo Durán.	28 Dcbre. 1954	11 Agosto 1956
D. Casto Nogales Olano (circunstancialmente)	11 Agosto 1956	15 Nvbre. 1956
D. Jorge Palomo Durán.	13 Nvbre. 1956	9 Enero 1957
41- D. Francisco González Lacasa . . . 44 .	17 Dcbre. 1956	30 Marzo 1958
42- D. Gabriel Roca García 44 .	28 Febro. 1958	29 Marzo 1940
46- Ilmo. Sr. D. José Ochoa y Benjumea 54 .	29 Marzo 1940	Continúa en la actualidad. 1º Julio 1948

42- Gabriel de Benito 52 1 Julio 1948 - 1958 10
 50- J. Francisco Coloma 57 1958 1965 7
 36- J. López Páez Dic. 1965 1972
 Tomas Tato Collefen 1973 1985

Personal al servicio de la Junta de Fomento

Dirección Facultativa

Plantilla

Ingeniero Director.	Itmo. Sr. D. José Ochoa y Benjumea. Ingeniero Director de las Obras y Servicios.
Ingeniero Auxiliar.	D. Casto Nogales Olano. Ingeniero de Caminos.
Comisario del Puerto.	D. Jesús Ramos Vila. Contador Mercantil.
Oficial.	D. Francisco González Sánchez.
Auxiliar.	D. Carlos Pesquero Granullaque.
Conserje.	D. Antonio Medero Barroso.

Fuera de plantilla

Ayudante	D. Francisco Cadenas León. Ayudante de Obras Públicas.
Mecanógrafa (A amortizar).	D. ^a Pura Maraver Alfaro.
Ordenanza (idem).	D. Román Díaz Moraleda.

Al servicio de Obras

Jefe del servicio médico.	D. Salvador Jiménez Alcoba.
Encargado de las obras.	D. Juan Morales Osorio.
Jefe de Talleres.	D. Emilio Calabuig Tormo.
Capitán de la Grúa Flotante de 80 toneladas.	D. Jaime Aragonés Soler.
Encargado de Almacenes.	D. Sergio Fons Gil.

Personal de la Secretaría

Plantilla

Secretario Contador.	D. Fortunato Nieva Irritu. Abogado.
Depositario Pagador.	D. Emilio Bravo González.
Oficial.	D. Amalio Valderrama Fernández.
Auxiliar.	D. Angel Olavarrieta Castro.
Auxiliar Recaudador	D. Francisco Muñoz Morales.
Conserje.	D. Francisco López Bosmediano.
Ordenanza.	D. Antonio Santos Gallardo.

Señores que componen la Junta en 1941

Presidente.	D. Rafael Ginel Artés. Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación.
Vice Presidente.	D. José Contreras Vilches. Presidente del Sindicato Minero. Director de la Compañía Española de Minas del Rif.
Vocales natos.	Ilmo. Sr. D. Rafael Alvarez Claro. Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Melilla. D. Carlos de la Cámara Díaz. Comandante de Marina. D. Tomás Alvarez Mariá. Interventor Jefe de la Aduana del Puerto Franco. Ilmo. Sr. D. José Ochoa y Benjumea. Ingeniero Director de las Obras y Servicios de la Junta de Fomento de Melilla
Vocales electivos.	D. Tomás Navarro López. Por la Cámara de Comercio como primer contribuyente. Vocal Interventor. D. Rafael Alvarez Claro. Por la Cámara de Comercio como Armador de buques. D. Ramiro Santamaría Balaguer. Por la Cámara de Comercio como Consignatario de buques. D. José Antón Sánchez. Representante de los obreros del Puerto.

Por error de imprenta, se ha dejado de incluir entre los Vocales natos de la Junta, al Sr. D. Fernando Martín Rueda, Jefe de Sanidad Civil y Director de Sanidad Exterior, por lo que rectificamos con nuestras excusas.

CONSIGNATARIOS DE BUQUES

- 1 Don Ramiro Santamaría Balaguer.
De la Compañía «Aucona S. A.» (antes Trasmediterránea).
- 2 Don Luis Irissarri Pastor.
De la Compañía «Ibarra».
- 3 Vda. de S. Salama. (Apoderado D. José Salama Hassan).
De las Compañías «Naviera Aznar» de Bilbao y «Marítima Frutera» de Cádiz.
- 4 Don José Cabo Chacón.
De la Compañía «Cabo Hermanos».
- 5 Don Rafael Alvarez Claro.
De la «Comercial Mediterránea».
- 6 Don Carmelo Martínez Rodríguez.
De varios barcos.
- 7 Don José Sanmartín Cervantes. (Agencia Sanmartín).
De varios barcos.
- 8 Don Jacob de J. Salama.
De varios barcos.
- 9 Compañía Española de Minas del Rif.
De los vapores que vienen a cargar su mineral.
- 10 Sociedad Minera Setolazar.
De los vapores que vienen a cargar su mineral y el de la Compañía «Los Polis».



Defensa de la 1.^a alineación del Dique N. E. durante la construcción

CAPÍTULO II

Breve resumen de los estudios y obras realizados en el puerto desde 1925 a 1937

En la última Memoria publicada por la Dirección facultativa que fué, como ha quedado dicho anteriormente, la correspondiente al año 1925, se anotaba el curso de la construcción del dique N. E., obra que había dado principio el 21 de Marzo de 1922, conforme al proyecto redactado por el Ingeniero Director Don Alvaro Bielza y aprobado por la Superioridad el 7 de Julio de 1919.

Dedicada exclusivamente esta Memoria al quinquenio 1937-1941, quedaría una laguna en la historia de la construcción del Puerto sinó dijéramos dos palabras sobre cuanto se ha hecho posteriormente al año 1925; por esta causa vamos a pasar una ligera revista a los proyectos redactados en dicho intervalo aunque limitándonos a aquellos que fueron aprobados y puestos en ejecución.

Por R. O. de 5 de Enero de 1926, se aprobó el «Nuevo proyecto reformado de la 1.^a alineación de la prolongación del dique N. E.» redactado por el entonces Ingeniero Director Don Pascual de Luxán, en cuyo proyecto se atendía a la necesidad de elevar hasta diez metros el calado de los muelles de atraque, medida previsoramente que se justificaba en la Memoria, ante el hecho lamentable de que el barco algibe «CONDE DE CHURRICA» que llegó al puerto en Septiembre de 1921 para atender necesidades del Ejército, tuviera que arrojar agua al mar para perder calado y poder atracar a los muelles.

La necesidad de proveer a los veleros de una línea de atraque en la 3.^a alineación de los muelles de ribera, aumentando su calado a 4,50 metros, cristalizó en un proyecto de dragado aprobado por Orden de la Dirección General en 19 de Mayo de 1926 por su presupuesto de administración de 49.327,68 pesetas.

Como el anterior proyecto solo alcanzara a una zona de 50 metros normal a la 3.^a alineación y se viera la necesidad de aumentarla para extender la zona de fondeo de las embarcaciones veleras, se redactó un nuevo proyecto que la extendía a los entonces llamados muelles Civil y Militar, cuyo proyecto fué aprobado con fecha 26 de Mayo de 1927 por su presupuesto de administración de 49.809,37 pesetas.

Los temporales de los días 12, 13 y 14 de Abril del mismo año de 1927, modificaron la zona de maniobras de los buques entre los muelles de ribera y el cargadero de la Compañía Española de Minas del Rif, aterrándolos en gran parte, por lo que la Dirección facultativa tuvo que presentar a la Superioridad un proyecto de dragado de la citada zona, el cual fué aprobado por Orden de la Dirección General el 30 de Junio de 1927 por su presupuesto de administración de 49.595,70 pesetas. El dragado se efectuó hasta 9 metros de profundidad.

El mismo temporal a que hacemos referencia en el párrafo

anterior, que ha sido uno de los más grandes que ha sufrido el puerto de Melilla, destruyó la mayor parte de las obras que se venían efectuando en la prolongación del dique N. E.; pero puede decirse, al menos en este caso, que no hay mal que por bien no venga, porque una de las consecuencias de los destrozos causados fué la necesidad de ensanchar el muelle en 15 metros, dejándolo en los 40 que hoy tiene, pues ocurrió que el temporal empujó, por decirlo así, toda la obra, removiendo profundamente las escolleras, arrojándolas por fuera de lo que iba a ser línea de atraque, y ante la imposibilidad de remover económicamente todo lo que fué depositado por fuera de dicha línea hacia el interior del puerto, se optó por ensanchar el muelle, con gran ventaja para las operaciones comerciales que hoy día se realizan en el mismo. Ello dió origen al «Proyecto de reparación y terminación de las obras de la 1.^a alineación del dique N. E.» el cual fué aprobado por su presupuesto de Contrata de 7.084.439,45 pesetas, por R. O. del 9 de Mayo de 1928.

Como el Reformado aprobado el año 1926, que se venía ejecutando, importaba 9.707.008,71 pesetas, y hasta el 31 de Mayo de 1927 se habían invertido en la obra 3.967.690,91 pesetas, quedaba un remanente del presupuesto 5.739.317,80 pesetas e importando el proyecto de reparación las indicadas 7.084.439,45 pesetas, ello implicaba un adicional de 1.345.121,65 pesetas.

Al llegar a este punto, y aunque fué reformado, queremos recordar el «Proyecto de la 2.^a y 3.^a alineaciones de la prolongación del dique N. E.» redactado por una Comisión compuesta por el Consejero Inspector Don Bernardo Calvet, el Ingeniero Jefe Don Justo Vilar y el entonces Ingeniero Director del puerto Don Pascual de Luxán, la cual fué formada por R. O. de 23 de Abril de 1927, bajo la impresión de los extraordinarios destrozos causados por el temporal del 12, 13 y 14 del mismo mes y año. En dicho proyecto, se suprimía el muelle atracable de

la 2.^a alineación y se modificaba el perfil de la defensa exterior, sustituyendo los bloques arrojados por bloques arrimados, forzándose el talud a partir de la línea de agua y pasando de 3 por 1 al de 2 por 1, suprimiéndose los bloques *in situ*. El proyecto fué aprobado por R. O. del 11 de Noviembre de 1927 por su presupuesto de contrata de 7.200.967,74 pesetas.

La misma Comisión redactó con fecha 3 de Agosto de 1927 un «Proyecto especial de conjunto del puerto de Melilla» con un presupuesto de contrata de 17.493.290,17 pesetas, el cual fué también aprobado en la misma fecha que el anterior. Se abordaba en este proyecto la construcción del dique Sur con un criterio completamente distinto al sustentado hasta entonces por los Ingenieros Directores del puerto, los cuales habían tratado siempre de eliminar el problema de los arrastres del río de Oro dejándolo simplemente fuera del puerto y arrancando el dique del lado de la margen izquierda de dicho río. La pacificación de la zona del protectorado, por un lado, y por otro, el convencimiento de los miembros de la Comisión de que los arrastres del río de Oro no tenían la importancia que se le había dado, contribuyeron a fijar el arranque del dique Sur en el punto en que hoy se encuentra, es decir en el límite del territorio de Soberanía, lo cual constituyó un notable acierto.

Siguiendo cronológicamente la historia de los proyectos aprobados, corresponde el turno al «Proyecto de dragado del puerto» redactado, como todos los comprendidos en el período 1925-1932, por el Ingeniero Director Don Pascual Luxán, cuyo proyecto fué aprobado el 23 de Marzo de 1928. Comprendía la zona entre los muelles de ribera, elevándose hasta 10 metros los calados en la zona más próxima al embarcadero de la Compañía Española de Minas del Rif.

Dando ahora un salto atrás, nos referiremos al «Proyecto de reparación de los desperfectos causados en la primera rama del dique N. E. por el temporal del 12 de Abril de 1927, redactado

el 30 de Mayo del mismo año, y reformado más tarde con fecha 22 de Noviembre con arreglos a prescripciones, siendo aprobado por R. O. de 9 de Mayo de 1928 por su presupuesto de contrata de 1.412.601,00 pesetas. Alcanzaba este proyecto a toda la longitud de la defensa exterior del muelle de Villanueva, rectificándose la curva existente entonces en el origen.

No disponiendo la Junta de la cantidad necesaria para proceder a la subasta de la totalidad de las obras del dique Sur que se indicaban en el «Proyecto especial de conjunto» se hizo un proyecto reducido de obras, comprendiendo las detalladas entre los perfiles 1 al 8 de dicho dique, el cual, por su presupuesto de contrata de 3.520.954,66 pesetas, fué aprobado por R. O. de 11 de Noviembre de 1927.

Decidida la construcción de las obras por contrata, con la esperanza de darles mayor impulso, se agruparon los siguientes proyectos:

	<u>PESETAS</u>
Reparación de los desperfectos causados en la 1. ^a rama del dique N. E.	1.412.601,00
Reparación y terminación de la 1. ^a alineación de la prolongación del dique N. E.	3.895.699,54
2. ^a y 3. ^a alineación de la prolongación del di- que N. E.	7.200.967,74
Dique Sur. Trozo 1. ^o , perfiles 1 al 8	<u>3.520.954,66</u>
TOTAL DE CONTRATA.	16.030.222,94

cuyas obras fueron adjudicadas, con una baja del 7 por ciento, a la Empresa Nacional de Obras de España, en 13 de Junio de 1929, empezándose los trabajos el día 9 de Abril de 1930.

Las esperanzas puestas por la Junta en la organización y capacidad financiera de la Empresa constructora resultaron fallidas, y pronto se vió que las dificultades económicas de la contrata le impedirían cumplir sus compromisos con la Administra-

ción. Ello, unido a las exageradas peticiones de los obreros, alentados por la propaganda de un período prerrevolucionario que había de implantar la República en España, dió al traste con la organización de la Empresa Nacional de Obras de España y la Junta se vió en la necesidad de cubrir las atenciones de aquella, abonando sus jornales previa autorización de la Superioridad. En vista de estos incidentes, de las relaciones poco cordiales entre la contrata y sus obreros y las propias dificultades económicas de aquella, la Dirección facultativa propuso la rescisión de las obras en 25 de Septiembre de 1931, y aprobada la propuesta por la Junta, se envió a la Superioridad.

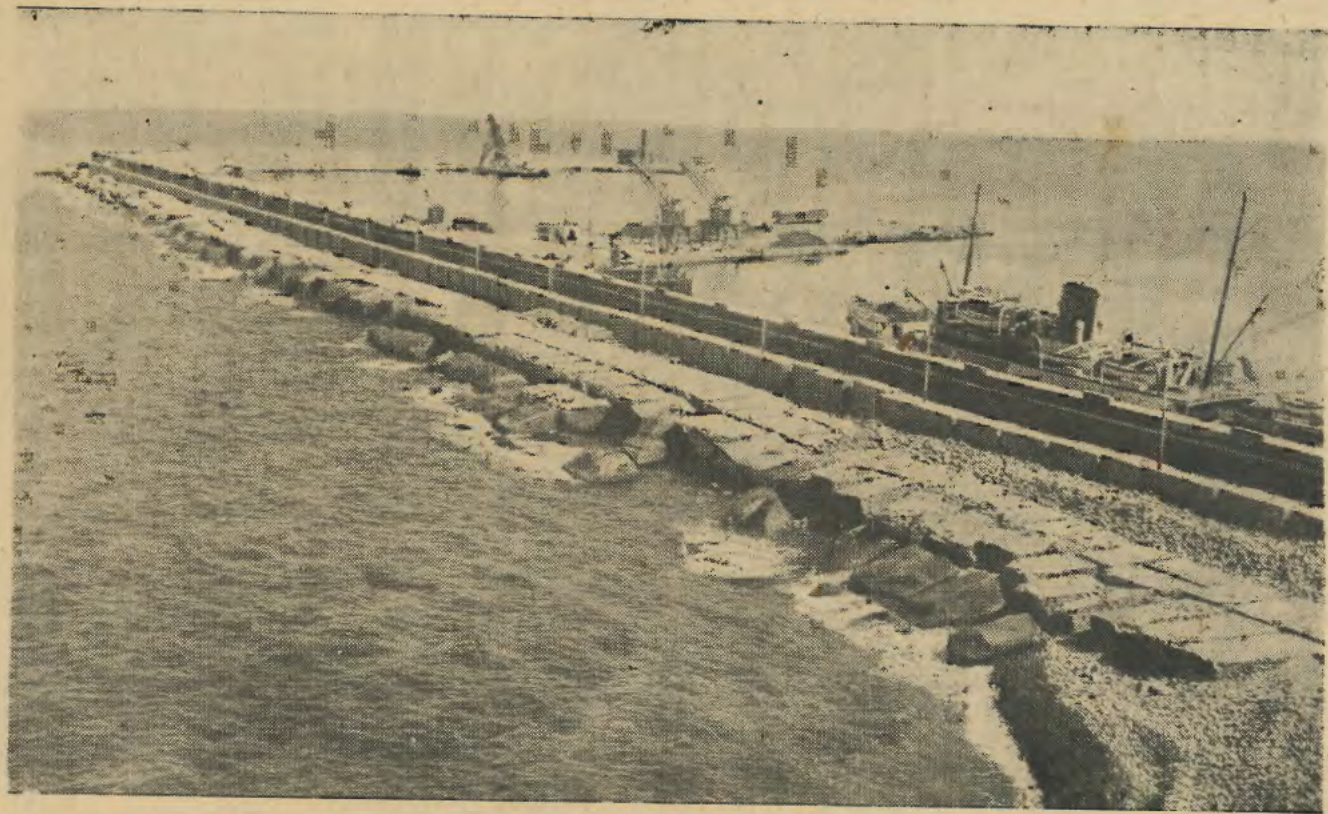
Simultáneamente, como los trámites de una revisión suponían la paralización de las obras durante un largo período y el despido de 700 obreros que entonces trabajaban, se propuso, y la Superioridad aceptó, la incautación de las obras, lo que se llevó a efecto el mismo día 25 de Septiembre de 1931, levantándose acta notarial por no haber comparecido la Empresa. Hasta ese momento se había ejecutado obra por 3 080.751,90 pesetas.

Desde ese momento continuaron las obras por administración, pero la experiencia adquirida del coste de las mismas, determinaron la redacción de los consiguientes reformados de precios de las obras en curso, que fueron los siguientes:

	Administración — Pesetas	Contrata — Pesetas
De la 2. ^a y 3. ^a alineación de la prolongación del dique N. E. . .	8.339.910,55	9.293.042,96
De la reparación y terminación de la 1. ^a alineación del dique N. E.	4.640.518,11	5.170.640,18
Del dique Sur. Perfiles 1 al 8 . . .	5.952.786,45	6 633.104,90
	18 933.014,91	21.102.788,04

los cuales fueron aprobados por O. M. de 11 de Julio de 1934.

En el curso de la ejecución de las obras mencionadas, fué



Vista del Dique N. E.
Después del temporal del 12 de Abril de 1941

nombrado Ingeniero Director de la Junta Don Jorge Palomo Durán, el cual, entendiendo que la solución dada a la boca del puerto por la Comisión nombrada por R. O. de 23 de Abril de 1927 no era la más acertada, redactó otro «Proyecto reformado del dique Sur», el cual fué aprobado por su presupuesto de contrata de 35.778.337,19 pesetas con fecha 31 de Enero de 1936, si bien no llegó a ejecutarse.

Avanzadas las obras del dique N. E., se hizo necesario concretar lo que habría de ser el morro situado en el extremo de dicho dique por lo que el mismo Ingeniero Director redactó un «Proyecto de detalle del morro» el cual fué aprobado el 15 de Junio de 1936 por su presupuesto de administración de 200.980,03 pesetas, si bien al construirse, fué modificado en tiempos en que la Dirección estaba ocupada por el Ingeniero Don Gabriel Roca.

La necesidad de reparar los daños causados por el temporal de los días 26 y 27 de Febrero de 1936, originó la redacción del correspondiente proyecto de reparación, el cual fué aprobado el 27 de Abril del mismo año por su presupuesto de administración de 450.461,61 pesetas.

Como último proyecto a reseñar en el tiempo de la jefatura del Ingeniero Don Jorge Palomo, señalaremos el «Proyecto de dragado general del Puerto» aprobado el 23 de Noviembre de 1937 por su presupuesto de administración de 579.049,38 pesetas. Comprendía este proyecto el dragado general, hasta diez metros por bajo de la marea media, de todos los fondos comprendidos entre el cargadero de la Compañía Española de Minas del Rif y la dársena Villanueva.

Con esto damos por terminada esta ligera reseña de los estudios y trabajos realizados en el puerto en los años comprendidos entre 1925 y 1937; pero ya se comprenderá que, por fuerza, nos hemos limitado a los más importantes, pues descender al detalle del cúmulo de proyectos estudiados y pequeñas obras realizadas, sobre no tener interés, representaría un trabajo ímprobo.

Relación del material más importante adquirido por la Junta para la ejecución de las obras del Puerto.



Es con posterioridad al año 1925 que se adquiere por la Junta el material fundamental para la ejecución de las obras. Por esta razón y por la ya apuntada de no publicarse la Memoria anual desde el año 1925, es por lo que no ha quedado recogida cuanto la Junta ha hecho a este respecto. Tratemos de salvar esta laguna lo más brevemente posible, haciendo relación del material adquirido.

Grúa flotante autopropulsora de 80 toneladas.

CARACTERÍSTICAS:

Casco	de acero.
Eslora	45,53 metros.
Manga	16,05 »
Puntal	3,02 »
Calado en vacío.	0,65 »
Calado en plena carga	1,25 »
Tonelaje bruto	603,16 toneladas.
Tonelaje neto	460,09 »
Capacidad de carga.	400,00 » (5 bloques de 80)
Velocidad a plena carga	4,2 nudos.
Altura de la pluma	25,00 metros sobre la cubierta.
Alcance de la pluma.	12,50 » por delante de la proa
Aparejos	Uno principal para 80 toneladas y otro secundario para 15 toneladas.

Máquina	Un motor OTTO DENTZ de 200 HP. 4 tiempos, 4 cilindros; otro motor OTTO DENTZ de 150 HP. 4 tiempos, 3 cilindros.
Casa constructora	Werf Gusto. A. F. Smulders. Shiedam. Holanda.
Año de construcción . . .	1928.
Vendedor	Don José de Vera y Fernández.
Coste de adquisición . . .	1.104.500,00 pesetas.

Barcazas basculantes números 1, 2, 3 y 4 para el vertido de escolleras.

CHARACTERÍSTICAS:

Casco	de acero y fondo plano.
Eslora	21,00 metros.
Manga	5,50 »
Puntal	2,00 »
Calado en vacío	0,58 »
Calado en plena carga . .	80 toneladas.
Procedimiento de vuelco .	Poseen un tanque con dispositivo especial para la admisión de agua sin empleo de bombas, maniobrándose desde cubierta por medio de volantes que accionan las compuertas de forma tal que la admisión de agua tiene lugar por debajo del nivel del mar para evitar la entrada de cuerpos flotantes.
Casa constructora	Werf Gusto. A. F. Smulders. Shiedam. Holanda.
Año de construcción . . .	1928 y 1929.
Vendedor	Don José de Vera y Fernández.
Coste de adquisición . . .	70.000,00 pesetas cada una.

Remolcador capaz de arrastrar 500 toneladas.

Remolcador número 1

CARACTERÍSTICAS:

Casco	de acero.
Eslora	19,50 metros.
Manga	4,80 »
Puntal	4,70 »
Calado en lastre	2,00 »
Tonelaje bruto	42 Toneladas.
Tonelaje neto.	39 »
Capacidad de arrastre	500 »
Velocidad	7 nudos.
Máquina.	Un motor Semi-Diesel de dos tiempos y simple efecto, 4 cilindros, sistema Konhout de 175 H.P. Una bomba centrífuga para incendios de 100 m. ³ a la hora con motor de explosión Persons de 3 cilindros y 15 H.P.
Casa constructora	Werf Gusto. A. F. Smulders. Shiedam.—Holanda.
Año de construcción	1.928.
Vendedor	D. José de Vera y Fernández.
Coste de adquisición	100.000 pesetas.

Remolcador capaz de arrastrar 80 toneladas.

Remolcador «Fly»

CARACTERÍSTICAS:

Casco	de madera forrado de cobre.
Eslora	16 metros.
Manga	3'50 metros.

Puntal	1'63 metros.
Calado	1'50 »
Tonelaje bruto	17'32 toneladas.
Tonelaje neto.	15'80 »
Capacidad de arrastre.	80'00 »
Velocidad	8 nudos.
Máquina	Un motor de explosión Kelvin de 60 H P. 4 tiempos y 4 ci- lindros.
Casa constructora	Talleres de Y. P. Ferrary.— Gi- braltar.
Año de construcción	1.917
Vendedor	D. Vicente Pérez Antón en 1925.
Coste de adquisición	30.000 pesetas.

Barcaza con aparejo. Número 18

CARACTERÍSTICAS:

Casco	de madera sin propulsor.
Eslora	15'00 metros.
Manga	4'60 »
Puntal	1'80 »
Calado a proa	0'50 »
Calado a popa	1'33 »
Capacidad de elevación del aparejo.	6 toneladas.
Alcance	1'50 metros.
Máquina	Una caldera vertical de tres her- vidores. Una máquina de va- por de 2 cilindros, horizon- tal de 10 H P.
Casa constructora	Del casco: Wagriawerst Giler Klaben Neustadt Holstein (Alemania). De la máquina: Lamlert Hewarse.

Coste de adquisición . . . Del casco 4.500 pesetas en 1.935, equipada por la Junta de aparejo y maquinaria.

Canoa «Patria»

CARACTERÍSTICAS:

Casco de madera forrado de cobre.
Eslora 15'70 metros.
Manga 2'50 »
Puntal 1'25 »
Velocidad 11 nudos.
Máquina Un motor explosión Kermath de 6 cilindros y 65 H P.
Año de adquisición . . . 1.935. Adquirido el casco y reconstruída y equipada por la Junta.
Coste de adquisición . . . 35.000 pesetas.

Canoa auxiliar

CARACTERÍSTICAS:

Casco de acero.
Eslora 7'46 metros.
Manga 2'20 »
Puntal 1'00 »
Velocidad 7 nudos.
Máquina. Un motor de explosión Kermath de 4 cilindros y 16 H P.
Casa constructora . . . Werf Gusjo A. F. Smulders Shiedam-Holanda.
Año de construcción . . . 1.928.
Coste de adquisición . . . Incluída con la Grúa de 80 toneladas.

Buzos y auxiliares

Equipos de buzo completos y botes auxiliares de madera.

Grúa Puente Goliat y Central de Transmisión

CARACTERÍSTICAS:

Dimensiones	5'80 × 12'50 × 0'95 metros.
Altura del puente	8'20 metros.
Ancho de vía	12 metros.
Capacidad de elevación	80 toneladas.
Velocidad de elevación,	0'50 metros por minuto.
Maquinaria.	ELEVACIÓN: un motor serie continua 500 V. y 40 H.P. TRASLACIÓN: un motor serie continua 500 V. y 20 H.P.
Casa constructora	Applebys, Ltd. London.
Año de construcción	1.907
Coste de adquisición	Procedente de la Comp. ^a Tras- atlántica Contratista en 1911.
Central de transformación	Un electro motor corriente al- terna trifásica de 12 amp. y 110 H.P. a 5.000 volt. Una dinamo de corriente conti- nua 570 v. 107 amp. y 60 kw. y accesorios de medi- da etc.
Casa constructora	Brown-Boveri.
Año de construcción	1.929.
Coste de adquisición	22.000 pesetas.

Compresor fijo en la cantera

CARACTERÍSTICAS:

Un motor Semi-Diesel, monocilíndrico horizontal de dos tiempos y 40 H.P.	
Casa constructora	Chicago Pneumatic Tool.
Año de construcción	1.928.
Coste de adquisición	48.000 pesetas.

Compresor portátil

Un compresor portátil A. B. Atlas de dos cilindros que trabaja a 7 kg/cmt.² equipado con herramental de perforación y rompe pavimentos, con un motor de explosión de 4 cilindros, 20 H P.

Casa constructora . . . Atlas Diesel.
Año de construcción . . . 1.928.
Coste de adquisición . . . Procede del destajo de reparación de la Grua Franco.

Grua de vapor de 40 toneladas

CARACTERÍSTICAS:

Ancho de vía 7'25 metros sobre dos vías de 1'75 m.
Radio máximo. 12 metros.
Capacidad de elevación . . 40 toneladas.
Máquina Una caldera vertical de tres hervidores y 8 at. Una máquina de vapor horizontal de 2 cilindros y 20 H P.
Casa constructora Applebys. Ltd. London.
Año de construcción . . . 1.907.
Vendedor Comp.^a Trasatlántica en 1.911.
Coste de adquisición . . . 101.250'00 pesetas.

Tres gruas de vapor de 6 toneladas

CARACTERÍSTICAS:

Ancho de vía 2'10 metros.
Radio para máxima carga. 5'00 »
Capacidad de elevación . . 6 toneladas.
Máquina Una caldera vertical con tres hervidores. Una máquina de vapor de dos cilindros horizontal de 8 H P.

Casa constructora	Taylor Rub-bard Ltd.
Vendedor	Viuda de Samuel Salama en 1.931.
Coste de adquisición	30.000'00 pesetas cada una.

Dos gruas de vapor de 8 toneladas

CARACTERÍSTICAS:

Ancho de vía	2'10 metros.
Radio para máxima carga. 5'00 »	
Capacidad de elevación	8 toneladas.
Máquina	Una caldera vertical con dos hervidores y una máquina de vapor de dos cilindros, verti- cal de 8 H P.
Casa constructora	Stoherth & Pett. Ltd.
Año de construcción	1.907 y 1.908.
Coste de adquisición	Fueron entregadas por la Com- pañía Trasatlántica en 1.911.

Dos gruas de vapor de 10 toneladas

CARACTERÍSTICAS:

Ancho de vía	2'10 metros.
Radio para máxima carga. 5'00 »	
Capacidad de elevación	10 toneladas.
Máquina.	Una caldera vertical con dos hervidores y una máquina de vapor de dos cilindros, vertical de 10 H P.
Casa constructora	Stoherth & Pett. Ltd.
Año de construcción	1.927 y 1.928.
Coste de adquisición	48.384'00 pesetas cada una.

Una grua de vapor de 10 toneladas

CARACTERÍSTICAS:

Ancho de vía	2'10 metros.
Radio para máxima carga. 6'00 »	

Capacidad de elevación	10 toneladas.
Máquina.	Una caldera vertical con seis hervidores y una máquina de vapor de dos cilindros, horizontal de 10 H P.
Casa constructora	Dentsche Nachinenfabrik-Duisbuy.
Año de construcción	1.925.
Vendedor	D. Antonio Cabrero.
Coste de adquisición	72.000'00 pesetas.

Material que no se utilizaba y que ha sido puesto a disposición de la Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Trabajos Marítimos

Grua Flotante de 40 toneladas «Franco»

CARACTERÍSTICAS:

Casco	de acero sin propulsor.
Eslora	35'00 metros.
Manga	10'00 »
Puntal	2'50 »
Tonelaje	400 toneladas.
Capacidad de elevación	40 »
Altura del puente sobre la cubierta.	5'00 metros.
Proyección máxima de la carga	5'50 »
Máquina.	Una máquina de vapor Compund de 45 H P. y una caldera cilíndrica a llama de retorno a 10 at.

Casa constructora . . .	Gallino. Génova.
Año de construcción . . .	1.906.
Vendedor	Comp. ^a Española de Minas del Rif en 1926.
Coste de adquisición . . .	249.728'40 pesetas.
En mal estado de conservación el casco siendo necesaria una reparación casi total de planchas.	

Pala excavadora

CARACTERÍSTICAS:

Capacidad de la cuchara . . .	1'5 m. ³
Ancho de vía	2'20 metros.
Radio máximo	7'00 »
Máquina	Una caldera vertical con seis hervidores y dos máquinas de vapor de dos cilindros de 8 y 6 H P.
Casa constructora . . .	Orenstein y Koppel.
Año de adquisición . . .	1.931.
Vendedor	Viuda de Samuel Salama.
Coste de adquisición . . .	40.000'00 pesetas.

Dos locomotoras tender de dos ejes acoplados de 45 H P.

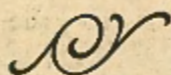
CARACTERÍSTICAS:

Dimensiones	5'00 × 1'80 × 2'80 metros.
Ancho de vía	0'75 metros.
Capacidad del tender de agua	2 toneladas.
Capacidad del tender de carbón	1 »
Casa constructora . . .	Orenstein y Koppel.
Año de adquisición . . .	1.911.
Coste de adquisición . . .	17.500'00 pesetas cada una.

Dos locomotoras tender de dos ejes acoplados de 25 HP

CARACTERÍSTICAS:

Dimensiones	5'00 × 1'65 × 2'60 metros.
Ancho de la vía	0'75 metros.
Capacidad del tender de agua	1 tonelada.
Capacidad del tender de carbón	1 »
Casa constructora	Orenstein y Koppel.
Año de adquisición	1.911.
Coste de adquisición . . .	Entregadas por la Compañía Trasatlántica.



CAPITULO III

Quinquenio 1937-1941

Proyectos redactados y obra ejecutada

En el cuadro adjunto, figura una relación de los proyectos redactados en el quinquenio 1937-1941 y de la tramitación que cada uno de ellos ha tenido. Refiriéndonos exclusivamente a aquellos que fueron aprobados y puestos en ejecución, señalaremos los siguientes:

«Cerramiento del puerto».—Redactado por Don Francisco González Lacasa en 3 de Septiembre de 1937, fué aprobado el 7 de Enero de 1938 por su presupuesto de administración de 102.980'62 pesetas y hoy enteramente ejecutado. Este proyecto, sin embargo es insuficiente porque la verja de cierre termina en los límites de la dársena de pesqueros, en frente de la Estación Sanitaria. Para cerrar verdaderamente el puerto, se precisa llevar la verja hasta el arranque del cargadero de minerales. Algún día hemos de completarlo cuando necesidades más urgentes nos lo permitan.

«Anteproyecto de dragado del puerto».—Redactado también por el Señor González Lacasa en 3 de Octubre de 1937

no es sino una parte del «Proyecto general del puerto» aprobado el 23 de Noviembre de 1937 y comprende la zona del canal de entrada al cargadero desde el muelle Setolazar y fué enteramente ejecutado hasta el calado de diez metros, siendo su presupuesto de 321.417'72 pesetas.

«Reformado de las obras que faltan por ejecutar en el dique N. E. y detalle del Morro».—Fué redactado por el Ingeniero Director Don Gabriel Roca Garcías con fecha 24 de Junio de 1938 y aprobado por la Superioridad, por su presupuesto de administración de 2.179.963'57 pesetas, el 19 de Diciembre del mismo año.

Este proyecto producía un adicional sobre el proyecto en ejecución, por administración, de 4.559.753'28 pesetas. El Ingeniero Señor Roca explica en la Memoria del proyecto las causas de haberse rebasado los créditos, algunas de las cuales no queremos pasar por alto porque indican muy claramente en qué condiciones había de trabajarse por aquellos años.

Dice el Señor Roca: «En el curso de ejecución de las obras, »los obreros solicitaron aumentos de jornales ocasionándose »en el mes de Marzo de 1932 una huelga, que terminó con el »acuerdo de aumentar los jornales en una peseta, sufriendo »también el aumento consiguiente los gastos, que de 300.000 »pesetas en Octubre de 1931 se elevaron a 376.000 en el mes »de Marzo de 1932. A esta situación, se unía ya el estado de »indisciplina y la falta de rendimiento de los obreros de la que »se dió cuenta a la Superioridad en Diciembre de 1931 y todo »ello motivó un aumento de coste en los trabajos que obligaron »a la Dirección a redactar en 31 de Marzo de 1932 un proyecto »reformado de precio de las obras en ejecución en cuya Memo- »ria se señalaba ya la necesidad de que terminara la situación »anómala en que se encontraba la Dirección de la Junta al lle- »var la obra por el sistema de administración. Las obras han »sufrido numerosas incidencias motivadas por la falta de con-

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

DIRECCIÓN FACULTATIVA

RELACIÓN DE PROYECTOS REDACTADOS EN LOS AÑOS 1937 AL 1941

FECHA DE REDACCIÓN	DENOMINACIÓN	PRESUPUESTOS		INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO	TRAMITACIÓN
		CONTRATA Pesetas	Administración Pesetas		
31 Mayo de 1937	Reformado de las obras en ejecución en el dique N. E. del Puerto de Melilla	3.566.584,84	3.021.294,09	D. Francisco González Lacasa	
31 Mayo de 1937	Anteproyecto de ensanche de las plataformas 1.ª y 2.ª ramas del dique N. E.	4.809.482,05	4.516.201,55	Idem	
31 Mayo de 1937	Anteproyecto de abastecimiento de aguas del puerto de Melilla	177.255,00	150.075,00	Idem	
3 Septiembre de 1937	Cerramiento del puerto de Melilla	114.756,65	102.986,62	Idem	Aprobado por O. M. del 7 Enero 1938 (ejecutado).
3 Octubre de 1937	Anteproyecto dragado del puerto de Melilla ..	321.417,72	274.716,00	Idem	
24 Junio de 1938	Reformado de las obras que faltan por ejecutar en el dique N. E. del Puerto de Melilla y detalles del Morro	2.429.102,26	2.179.965,57	D. Gabriel Roca Garcías	Aprobado por O. M. del 19 Diciembre 1938 (ejecutado).
10 Enero 1939	Anteproyecto reformado de la Zona del puerto de Melilla, Urbanización de los terrenos sobrantes y reconstrucción de los edificios en ellos emplazados		268.050,00	Idem	
21 Abril de 1939	Proyecto reformado del puerto de Melilla (Dique Sur)	13.879.628,90		Idem	Aprobado por O. M. del 10 Septiembre 1939. -- Contrata (En ejecución).
5 Enero de 1940	Ensanche de la segunda rama del dique N. E. y dragado de la Zona comprendida entre la misma y los muelles Villanueva y de Ribera	2.565.109,19	2.120.739,02	Idem	
26 Febrero de 1940	Demolición del espaldón y morro de la segunda rama del dique N. E. del puerto de Melilla		82.690,59	Idem	Aprobado por O. M. 5 Junio 1940
2 Abril de 1940	Edificios para servicios del Puerto de Melilla en los muelles de Ribera		524.498,07	Idem	Aprobado por O. M. 4 Julio 1940 (En ejecución).
28 Junio de 1940	Tinglados en los muelles de Ribera del Puerto de Melilla	284.102,51	317.201,85	D. José Ochoa Benjumea	Aprobado por O. M. 28 Agosto 1940 (Ejecutado).
30 Noviembre de 1940	Habilitación de los edificios para servicios del Puerto de Melilla en los muelles de Ribera	575.105,89	515.094,84	Idem	Aprobado por O. M. 27 Febrero 1941 (En ejecución).
15 Enero de 1941	Proyecto de ensanche del dique Sur para taller y embarcadero de bloques	226.651,67	205.405,55	Idem	Aprobado Inspector (En ejecución).
8 Marzo de 1941	Reformado de ensanche de la 2.ª rama del dique N. E. del puerto de Melilla	3.193.988,55	2.866.399,80	Idem	En tramitación.
31 Mayo de 1941	Reconstrucción de la defensa del dique N. E. del puerto de Melilla	9.364.087,69	8.405.668,44	Idem	Modificado
31 Agosto de 1941	Modificado íd. íd. íd.	11.155.006,95	10.010.905,67	Idem	Aprobado por O. M. 26 Septiembre 1941 (En ejecución).
2 Octubre de 1941	Presupuesto adicional al proyecto de habilitación de edificios para servicios del Puerto de Melilla en los muelles de Ribera ..		48.297,00	Idem	Aprobado por O. M. 12 Diciembre 1941 (En ejecución).
20 Octubre de 1941	Proyecto de pavimentación en los muelles de Ribera del Puerto de Melilla	408.272,05	365.669,75	Idem	Aprobado por O. M. 31 Diciembre 1941 (En ejecución).

»signaciones y retrasos en los envíos de esta, por la falta de
»rendimiento de los obreros y la actuación de las autoridades.
»Estas situaciones sociales y económicas de las obras han sido
»puestas de manifiesto por todos los Ingenieros Directores en
»oficios dirigidos a la Superioridad repetidas veces, y el retraso
»en el envío de las consignaciones motivó que hubiera de abo-
»narse a los obreros más de 150.000 pesetas en concepto de inte-
»reses de demora en los pagos, durante el año 1933 y 1934, con
»orden previa de la Superioridad.—La huelga de Octubre de
»1934 permitió despedir cerca de 700 obreros sin indemnización,
»reorganizándose los trabajos que continuaron con relativa
»normalidad durante el año 1935 hasta que el decreto de read-
»misión de 29 de Febrero de 1936 volvió a colocar la obra en
»una situación caótica, llegando a tener en el momento del
»Glorioso Movimiento Nacional cerca de 1.400 obreros para
»una obra más reducida que anteriormente. A raíz de la read-
»misión se acentuaron las reclamaciones de los obreros, hubo
»que reponer las antiguas condiciones de trabajo y supuestos
»perjuicios, indemnizaciones del despido de 1934, el rendimiento
»decreció considerablemente y todo ello con el apoyo de las
»autoridades, pues se dió el caso de asistir todas ellas a una
»comida organizada por los obreros para celebrar el cobro de
»una indemnización».

Se comprende, leyendo las notas del Señor Roca, que no hubiera posibilidad humana de llevar la obra medianamente organizada con una superabundancia de obreros indisciplinados y que ello tenía, por fuerza, que influir notablemente en el aumento del coste de la misma. Por lo demás, las modificaciones introducidas en el proyecto, lo fueron de detalle y sin gran importancia.

Proyecto reformado de la zona del puerto, urbanización de los terrenos sobrantes y reconstrucción de los edificios en ellos emplazados.—Redactado en 10 de Enero de 1939 con un

presupuesto de 286.050,00 pesetas, fué aprobado por O. M. del 10 de Septiembre del mismo año.

Proyecto reformado del puerto de Melilla.—Cúmplenos hablar de este proyecto, que fué sin duda el de más importancia entre los redactados por nuestro digno antecesor Don Gabriel Roca Garcías, en momento en que más detenidos estudios están a punto de modificarlo enteramente. Como ello sin embargo, está todavía pendiente de lo que la Superioridad resuelva, no creemos oportuno adelantar nada de lo que pudiera ser la solución definitiva; esto es, no obstante, razón suficiente para no detenernos, al tratar del mismo como lo hubiéramos hecho sin duda, si se tratara de un proyecto considerado ya como definitivo. Esperamos, Dios mediante, que si llegamos a publicar una otra Memoria, será entonces momento oportuno de hacer una historia detallada de la construcción del puerto de Melilla muy especialmente en lo que a la forma y situación de la boca se refiere, describiendo la solución definitiva a problema de tan trascendental importancia.

Volviendo ahora sobre el proyecto de mi distinguido antecesor, anotemos que fueron precisamente también consideraciones relativas a la ordenación de la boca de entrada, las que le llevaron al estudio de un nuevo trazado para el dique Sur, estudio que realizado con fecha 21 de Abril de 1939 fué aprobado por O. M. de 10 de Septiembre del mismo año por su presupuesto de contrata de 15.879.628,90 pesetas.—El Señor Roca se apartaba de las soluciones hasta entonces dadas a la boca de entrada, no aceptando ni la propuesta por la Comisión formada por los señores Calvet, Vilar y Luxan en la que el dique Sur era envuelto por el dique N. E., ni la propuesta posteriormente por el Ingeniero Don Jorge Palomo en la que, por el contrario, el dique N. E. envolvía al dique Sur. El Señor Roca, abría francamente la boca a los temporales, preconizando la ejecución de un dique aislado en el caso de que, una vez terminada

la obra, la necesidad lo impusiera. La aplicación que hemos hecho de los novísimos estudios del notable Ingeniero Don Ramón Iribarren y de los denominados «planos de oleaje» han demostrado que con esta solución no habría nunca tranquilidad en el puerto en caso de temporal, por lo que se estudia la solución en consecuencia.

Aprobado el proyecto del Señor Roca, el Ministro de Obras Públicas, por decreto del 26 de Octubre de 1939, autorizó la realización de la obra por el sistema de contrata, fijando las siguientes anualidades para el abono de las mismas:

Ejercicio económico de 1939	50.000,00 pesetas
1940	3.500.000,00 »
1941	3.500.000,00 »
1942	3.500.000,00 »
1943	3.329.628,90 »

Las obras fueron adjudicadas a Don Benito Oliden Fernández hoy CONSTRUCCIONES OLIDEN S. A. con fecha 9 de Diciembre de 1939 y por la cantidad de 12.998.270,47 pesetas lo que supone una baja de 880.954,43 pesetas que corresponden al 6,35 por ciento del presupuesto de la obra.

El replanteo tuvo lugar el 16 de Marzo de 1940, elevándose el presupuesto de contrata a 14.955.287,06 pesetas, siendo aprobado por el Ilmo. Señor Inspector Regional con fecha 25 de Octubre de 1940.

Las cantidades certificadas al contratista han sido las siguientes:

Año de 1940	207.929,08 pesetas
1941	1.230.821,72 »

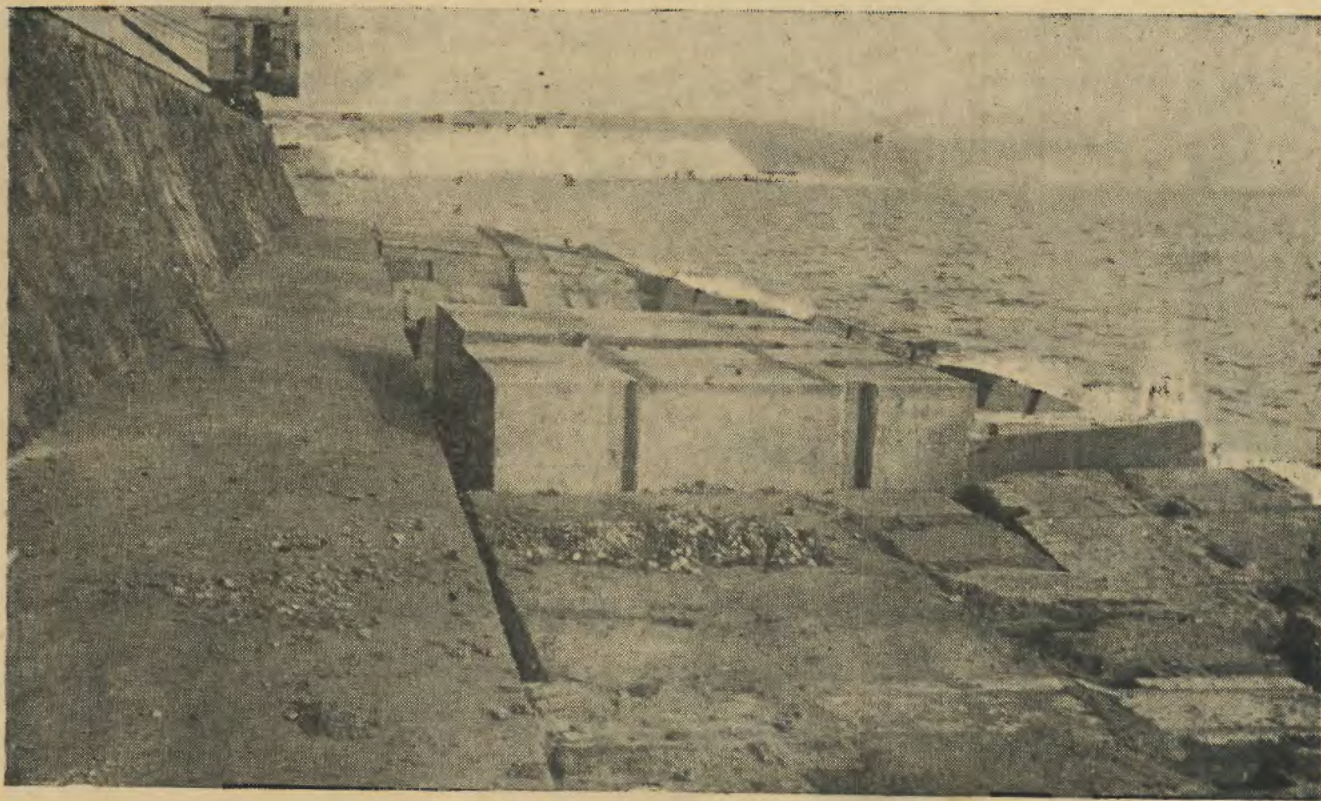
Como se vé la marcha de la obra ha sido lenta, no correspondiendo a las esperanzas, cifradas en pesetas en los ejercicios económicos. Las razones de este retraso son de dos gé-

neros: por un lado, la dificultad de elevar en 20 metros el plano de la cantera para encontrar un frente de ataque más saneado, lo que precisó modificar y ampliar el ferrocarril de acceso a la misma y ello unido al largo tiempo de preparación y montaje del material que trajo la contrata de España, prolongó enormemente el comienzo de la explotación de la cantera y con ello el de la obra; por otro lado, la creciente y progresiva elevación de los precios de los materiales atemorizó a los contratistas hasta tal extremo que no han efectuado más que una sola unidad de obra: la escollera, con exclusión de cualquier otra que pudo también realizarse y hubiera hecho elevar algo el valor de las certificaciones.

Es indudable sin embargo que los contratistas han hecho un esfuerzo en su deseo de efectuar la obra, siendo muy interesante la disposición dada a los trabajos en la cantera y el material de obra acumulado en la misma; pero verdaderamente las circunstancias no han coadyugado a los propósitos de la contrata, pues las obras realizadas se han visto afectadas por las enormes dificultades actuales entre las que no se puede dejar de señalar la falta de carbón lo que ha obligado a hacer funcionar las locomotoras con leña y, al mismo tiempo, la restricción de energía impuesta en el suministro de fluido eléctrico que han trastornado por completo el plan de trabajo de la cantera, imponiendo horas absurdas de paro y restringiendo el empleo de las gruas y con ello el de la producción diaria de escollera.

«Ensanche de la 2.^a rama del dique N. E.»

Al prolongarse el dique N. E., la segunda rama del mismo muelle, denominado vulgarmente de Setolazar, que hasta entonces constituía el dique de abrigo del puerto, quedó convertida en un muelle interior. Otorgada a la Compañía Setolazar el traslado de sus gruas a la prolongación del dique N. E. se



Reconstrucción de la defensa de la 2.^a alineación del Dique N. E.

imponía el habilitar este dique al tráfico convirtiéndolo en muelle y prolongando la línea de atraque que solo era de 90 metros. Estas fueron las razones que determinaron al Ingeniero Director Señor Roca a redactar con fecha 5 de Enero de 1940 el consiguiente proyecto de habilitación, cuyo presupuesto de contrata fué fijado en 2.363.109'19 pesetas. Algunas observaciones del Consejo de Obras Públicas determinaron su devolución para su cumplimiento, encontrándose en este trámite al hacerse cargo de la Dirección el Ingeniero que redacta estas páginas.

«Demolición del espaldón y morro

de la 2.^a rama del dique N. E.»

Era esta la primera obra a efectuar para convertir el muelle-dique de Setolazar en un nuevo muelle de atraque, y redactado por el Señor Roca el correspondiente proyecto con fecha 26 de Febrero de 1940 fué aprobado por O. M. de 5 de Junio de 1940 por su presupuesto de administración de 82.609,59 habiéndose ejecutado enteramente.—

«Edificios para servicios en los muelles de ribera»

Este proyecto, el último debido a mi distinguido antecesor Don Gabriel Roca Garcías, lleva fecha del 2 de Abril de 1940 y fué aprobado por O. M. del 4 de Julio del mismo año, por su presupuesto de administración de 524.948,07 pesetas.

En la Memoria de este proyecto, se decía que, terminadas las obras del dique N. E. y habilitado el tráfico comercial en toda su longitud, urgía preocuparse de la instalación de depósitos y almacenes como así mismo de la habilitación de locales como comedores de obreros, lonja de pescado y otros servicios auxiliares. Sin embargo, como sin duda el propósito del Señor Roca era desarrollar la distribución de estos servicios en un segundo proyecto, que no pudo redactar por haber sido nombrado Ingeniero Director del Puerto de Palma de Mallorca, resultó que,

al hacerme cargo de la Dirección de este Puerto, pude convenirme de la necesidad de acoplar la obra que se empezaba entonces a su verdadero destino, antes que, en más adelantado periodo de ejecución, hubiera necesidad de introducir modificaciones en la obra ejecutada. Había, en definitiva, que habilitar el edificio a su verdadera aplicación. Esto dió origen a la redacción del proyecto siguiente.

«Proyecto de habilitación de los edificios en construcción para servicios del puerto»

Se redactó este proyecto en 30 de Noviembre de 1940 siendo aprobado por O. M. del 27 de Febrero de 1941 por su presupuesto de administración de 515.094,84 pesetas. Es decir que se venía a duplicar el presupuesto primitivo, lo que indica hasta que punto hubo que aumentar las obras primitivamente proyectadas para acoplar los servicios que se juzgaron necesarios.

Los edificios a construir, eran dos, dedicándose uno de ellos, por entero, a cuanto se relaciona con el servicio y atenciones de la pesca, mientras que el segundo constituía un alojamiento general de cuantas oficinas, tanto oficiales como particulares, pudieran tener una relación con los servicios del puerto. Describiremos ligeramente ambas construcciones.

Edificio para el servicio de la pesca

En la planta baja, del lado del muelle de atraque de los pesqueros, se encuentra la Lonja de pescado, de fácil y cómodo acceso, con dimensiones de 10,40 por 32 metros en la que ampliamente podrán hacerse todas las operaciones relativas a la contratación de la pesca diaria. Contigua a la Lonja se encuentra una gran nave de 17,50 por 34,70 metros dedicada exclusivamente a las operaciones de preparación y envase del pescado de exportación, el cual puede pasar directamente a las cámaras frigoríficas hasta el momento del embarque.

Estas cámaras son dos, gemelas, de 7,50 por 7,15 por 3,15 metros de altura, resultando un volúmen para cada una de 169 metros cúbicos y capacidad de estibaje de 1.900 cajas, por lo que, siendo el peso de las cajas de 45 kilos, resulta cada cámara capaz para almacenar 85.500 kilos y en total, entre las dos, 171.000 kilos de pescado.

Estas cámaras reciben el frío de la fábrica de hielo concedida a la S. A. Weil el 16 de Octubre de 1940, la que, a su vez, produce el hielo necesario para las embarcaciones, las que lo reciben directamente por una cinta transportadora, en el mismo muelle.

Completan la instalación de la planta baja, los servicios higiénicos y un departamento para la vigilancia de la Junta de Fomento.

Se atiende en este edificio, no solamente al movimiento de la pesca sino al mejor alojamiento de cuantos se relacionan con la misma. A este efecto, en la planta superior se han construido unas bien dispuestas oficinas para el Sindicato de Mar y Pesca, con despachos para el Jefe y Secretario del Sindicato, oficinas generales, hall de espera y servicios higiénicos correspondientes.

Finalmente, los exportadores de pescados, tienen también su instalación en este edificio. habiéndose colocado en la planta alta ocho despachos oficinas y en la planta baja otros ocho almacenes y depósitos. Los exportadores podrán utilizar, además de la Lonja y del patio de batalla anejo, la calle comprendida entre la Lonja y el tinglado numero uno, con lo que resulta una amplia superficie para todas sus operaciones.

Las condiciones para la explotación de esta Lonja y sus dependencias, serán oportunamente estudiadas por la Junta.

Edificio para despachos oficiales

La idea de concentrar en un solo edificio las oficinas de aquellas dependencias oficiales y particulares que tienen relación con los servicios del puerto, redundará indudablemente

en beneficio de cuantos se ven obligados a servirse de estas oficinas en sus negocios y relaciones con el puerto. En las diversas dependencias han podido agruparse los siguientes servicios:

- Comandancia de Marina.
- Intervención del Puerto Franco.
- Sanidad del Puerto (Laboratorios).
- Sanidad del Puerto (Desinfección).
- Prácticos del Puerto.
- Transportes Militares.
- Fuerzas del Registro del Puerto Franco.
- Policia.
- Oficina de Obras de la Junta.
- Comisaría del Puerto.
- Recaudación de la Junta.
- Servicio Sindical del Puerto.
- Despachos para alquilar a Consignatarios &.

A cada servicio se han procurado atender en espacio y disposición conforme a sus necesidades, así como a los generales de higiene y limpieza del local. Se instala además un local en la planta baja destinado a peluquería.

Estas dependencias, serán cedidas por la Junta en alquiler, pudiendo anotar que todas las establecidas son muy superiores en capacidad y distribución a las que hoy en día ocupan en la ciudad.

Finalmente, entre los dos edificios, que tienen forma de una L mayúscula, se construyen unos Jardines, que indudablemente darán al conjunto un agradable aspecto.

Tinglados en los muelles de ribera

Para el completo aprovechamiento de los terrenos de los muelles de ribera, donde estuvo el antiguo taller de bloques y para atender al servicio de mercancías en los mismos, proyecté

con fecha 28 de Junio de 1940 la construcción de dos tinglados gemelos con una longitud de 55 metros y un ancho de 12,56. El proyecto fué aprobado por su presupuesto de administración de 517.201,83 pesetas con fecha 28 de Agosto del mismo año, encontrándose hoy completamente terminados y en normal explotación.

Proyecto de ensanche del dique

Sur para embarcadero de bloques

Habiendo decidido construir en el arranque del dique Sur, el taller de bloques, no solo para la construcción de este dique, sino como reserva necesaria para atender la conservación de los diques, ya construídos, decidí ensanchar el dique por su parte interior y a este efecto se hizo el correspondiente proyecto de muelle de atraque donde nuestra grua flotante de 80 toneladas pudiera tomar los bloques que habrían de ser transportados hasta el embarcadero por el carretón transbordador. Este muelle se proyectó de una longitud de 65 metros, ensanchando el dique en 8,50 metros. Lleva el proyecto fecha del 15 de Enero de 1941, su presupuesto de contrata era de 226.651,67 pesetas, y fué aprobado por el Ilmo. Señor Inspector de la 14.^a Demarcación como ampliación del proyecto general del dique Sur del puerto de Melilla, el 27 de Mayo del mismo año.

Reformado del desanche de

la 2.^a rama del dique N. E.

Ya hemos dicho anteriormente que el Consejo de O. P. impuso algunas prescripciones al proyecto original redactado el 5 de Enero de 1940. Estas prescripciones que eran de muy poca importancia, pudieron ser cumplidas y devuelto nuevamente el proyecto para su aprobación definitiva, pero, estudiado el proyecto, estimé que era una verdadera lástima que este muelle no

se ensanchara algo más y que no fuera atracable por ambos lados, es decir, no solamente por el lado de la dársena Villanueva, sino también por la nueva dársena en la prolongación del dique N. E. En su virtud, redacté el oportuno proyecto con fecha 8 de Marzo de 1941 con un presupuesto de contrata de 3.193.988,35 pesetas y remitido al Ministerio, el Consejo de O. P. admitiendo las modificaciones introducidas, estimó sin embargo que el hacer atracable el dique por el lado de la nueva dársena podría ser causa de la reflexión en el muro de las mareas con perjuicio de la tranquilidad de las aguas en esta dársena. No se había hecho todavía aplicación al puerto de Melilla de los nuevos estudios del insigne Ingeniero Don Ramón Iribarren sobre la propagación de los temporales y los planos de oleajes, por lo que no pudimos acompañar a nuestro proyecto este estudio en el que se vé claramente que el límite de agitación de los temporales del N. E. dentro del puerto termina precisamente en el arranque del muelle Setolazar a que me refiero. Por esta razón volveremos nuevamente sobre este proyecto para su resolución definitiva, pues una cosa es indudable, y es ésta, que este muelle con sus 75 metros de ancho proyectados y su situación dentro del puerto es el mejor muelle para las operaciones comerciales.

Reconstrucción de la defensa del dique N. E.

Ya hemos citado anteriormente el temporal del 12 de Abril de 1941 como quizás el más espantoso de los sufridos en este puerto. En la Memoria del Proyecto de reconstrucción que hube de redactar con urgencia y que fué firmado el 31 de Mayo, se describe con toda minuciosidad este temporal y los daños causados. No es posible reproducir los párrafos más destacados de la Memoria del proyecto, en su relación con el temporal, porque hacen mención de fotografías y de planos que no nos es posible reproducir en esta Memoria. Indicaremos solamente

que en la 2.^a alineación del dique N. E., normal al temporal, desaparecieron unos 400 bloques y que después que el mar se deshizo de esta fuerte defensa de bloques de 80 toneladas, atacó el paredón del mismo, socavándolo en casi toda su longitud, en profundidades que llegaron a los tres metros, partiéndolo en su unión con las alineaciones 1.^a y 3.^a y desplomándolo sensiblemente hacia el mar. Los daños causados en las 1.^a y 3.^a alineación, no fueron de tanta importancia sin dejar por eso de alcanzar una cifra respetable.

En el proyecto, se evaluó el coste de la reconstrucción por metro lineal de las tres alineaciones en las cifras siguientes:

1. ^a alineación . . .	4 250 pesetas por metro lineal
2. ^a alineación . . .	12.800 » » » »
3. ^a alineación . . .	8.750 » » » »

es decir, que si los daños en la primera alineación se consideraban como uno, los de la tercera fueron como dos y los de la segunda como tres.

La reconstrucción de la obra en su estado primitivo, resultaba difícil, porque tratándose de un manto de bloques concertados que había sido destruído y dislocado por el temporal, no había posibilidad de rehacerlo, y por otro lado, aunque esto hubiera sido posible, nada hubiéramos ganado al rehacer la obra en su estado primitivo, porque causas iguales hubieran siempre producido los mismos efectos y el dique hubiera quedado expuesto a los mismos destrozos de presentarse un temporal de igual intensidad que el ya sufrido. Por eso se decidió sustituir el manto de bloques concertados por un manto, más fuerte, de bloques arrojados, más fácil, no solo de ejecutar sino de conservar en los desperfectos que poco a poco pudieran obrar sobre el los temporales.

En cuanto al espaldón, se proponía el recalce con sacos de hormigón sumergido hasta la línea de agua y una obra de mam-

postería sobre esta base, dando un sobre ancho de tres metros al mismo hasta la altura de cinco metros sobre el agua.

Este proyecto cuyo presupuesto de administración era de 8.405.668'44 pesetas, fué ligeramente modificado con fecha 31 de Agosto del mismo año, por entender la Superioridad que procedía comprobar los perfiles tipos con arreglo a los métodos propuestos por el ilustre ingeniero Don Ramón Iribarren, des-glosándose además la obra más urgente de aquella otra cuya ejecución no fuera de tan obligado comienzo. Las ligeras modificaciones introducidas aumentaron el presupuesto de administración hasta la cantidad de 10.010.905'67 pesetas siendo aprobado por O. M. del 26 de Septiembre del mismo año de 1.931. El presupuesto de la obra considerada de más urgencia, es decir, la reparación de los destrozos de la 2.^a alineación y del morro, importaban en presupuesto de administración la cantidad de 3.489.451'40 pesetas, siendo autorizada la Junta para comenzar las obras inmediatamente.

Al redactar esta Memoria, nueve meses después, hace ya tiempo que tenemos terminados los trabajos de recalce del espaldón, como asimismo la construcción de la nueva berma de refuerzo, habiéndose colocado en esta fecha, 150 bloques de 80 toneladas, salvándose, en pocos meses la comprometida situación del dique. Las dificultades han sido ingentes por la dificultad de procurarse los elementos necesarios para las obras, por la carencia de carbón, por la irregularidad y disminución en el suministro de energía eléctrica y por la reducción en los cupos de gasolina y de gas-oil que paralizaban nuestros medios de trabajo.

Conseguidos, en gestión personalísima, los cupos oficiales de cemento para la ejecución de las obras, empezó a faltarnos la arena porque los destajistas del transporte no tenían la suficiente gasolina para hacer los acarreos. Hubo que renunciar al sistema normal de suministro de arena seguido durante tantos

años en esta Junta, pudiéndose resolver el problema, gracias a haber encontrado la posibilidad de traer arena del río Caballo por medio de trenes de la Compañía Minera Setolazar, a quien doy las gracias por el servicio que desde entonces nos viene prestando. Agotado el carbón en los depósitos de Melilla y no habiendo encontrado las facilidades que pudieran haberse supuesto, hubo que recurrir al empleo de la leña para las locomotoras y para las gruas, con el consiguiente aumento de precios, faltas de presión y retardos consiguientes. De igual manera, no atendido el servicio de energía eléctrica como la importancia de las obras requería, estimando sobre todo su naturaleza de obra de interés general y de fundamental importancia para Melilla, se produjo un colapso en la cantera, trastornando las horas de trabajo y reduciendo las útiles con la consiguiente reducción en el suministro de escollera y la paralización incluso del servicio de nuestra grua de 80 toneladas que llegó a perder muchas horas en el dique Sur en espera de la corriente, necesaria al carretón eléctrico de donde toma los bloques. La falta de gasolina y de gas-oil paralizó el servicio de los compresores y disminuyó el rendimiento de la puesta de bloques. Solo una firme voluntad de no cesar en la tarea impuesta, ha podido con tantas dificultades consiguiendo al fin sacar adelante la parte más importante del trabajo de reconstrucción y la difícil situación en que el dique se encontraba.

Proyecto de pavimentación de los muelles de rivera

Terminados, y en explotación, los tinglados construídos en los muelles de ribera, y en vías de terminación los edificios en construcción, se precisaba proceder a la pavimentación de los muelles y vías resultantes de la disposición dada a estos edificios y tinglados. En su virtud, con fecha 20 de Octubre de 1.941 redacté el consiguiente proyecto de pavimentación, el cual fué

aprobado por O. M. del 31 de Diciembre del mismo año por su presupuesto de administración de 365.669'73 pesetas. La obra se encuentra en pleno periodo de ejecución.

Pequeñas obras de conservación

Además de las grandes obras señaladas, las cuales se encuentran terminadas o en pleno periodo de ejecución, demostrando la actividad de la Dirección Facultativa durante el quinquenio pasado, no faltaron tampoco las pequeñas obras de mejora y conservación cuyo plan de realización cae dentro de las disponibilidades del Plan Económico de la Junta. Entre ellas, merece citarse el ensanche del muelle en su unión con la alineación de la dársena de pesqueros con el que se ha facilitado cómodamente el acceso a la actual Lonja de Pescado.

Plano del Puerto de Melilla

Puede decirse que en estas oficinas no existía un plano exacto del Puerto, porque levantado a trozos y rellenado a la vista de levantamientos efectuados por otros servicios, el conjunto no se ajustaba exactamente a la realidad, y si bien para cada proyecto se habían levantado, claro es, planos exactos, no se disponía de un plano abarcando la totalidad del puerto y su zona de servicio que se ajustara exactamente al terreno.

Este plano lo ordené levantar durante el verano de 1.941, a cuyo efecto se procedió a una triangulación exacta partiendo de una base de 379,898 metros que se había marcado previamente a lo largo del dique Sur. Al mismo tiempo se tomaron las curvas batimétricas de metro en metro en toda la extensión del interior del puerto y también del exterior hasta cerca de un kilómetro por fuera de los diques.

Este plano, naturalmente reducido de escala y sin los detalles que en esta reducción no son posibles, se acompaña a esta Memoria.

Movimiento de oficina

El estudio de los proyectos, la realización de obras por administración, la vigilancia de las por contrata y las atenciones de los servicios de explotación del puerto, se reflejan en el número de oficios cruzados por la Dirección Facultativa con la Superioridad, con las autoridades locales y con los particulares, como así mismo en los informes que tanto para el Ministerio como para la Comisión Permanente de la Junta se ve obligado a redactar.

A continuación relación numérica de estos oficios durante el quinquenio.

<u>Años</u>	<u>Oficios entrada</u>	<u>Oficios salida</u>
1.937	1.505	1.540
1.938	1.337	1.688
1.939	1.443	1.686
1.940	1.500	1.476
1.941	1 897	1.430

Como el Ingeniero Director de la Junta de Fomento es al mismo tiempo Ingeniero Jefe de Obras Públicas del territorio de Soberanía, a cuyo servicio atiende con el personal de la Junta de Fomento, sin remuneración especial ninguna, es interesante hacer notar también los oficios correspondientes a las atenciones de la Jefatura. Fueron los siguientes:

<u>Años</u>	<u>Oficios entrada</u>	<u>Oficios salida</u>
1.937	558	590
1.938	1.125	768
1.939	1.104	792
1.940	2.285	2.136
1.941	1.556	962

El total pues de oficios cruzados durante el quinquenio por los Ingenieros en sus dobles cometidos de Directores del Puerto y Jefes de Obras Públicas, fueron los siguientes:

<u>Años</u>	<u>Oficios entrada</u>	<u>Oficios salida</u>
1.937	2.063	2.130
1.938	2.462	2.456
1.939	2.547	2.478
1.940	3.785	3.612
1.941	3.053	2.392

No se incluye naturalmente en estas relaciones la correspondencia particular, oficial ni comercial, cuyo número duplicaría, por lo menos, las anteriores relaciones.

Indicaremos también, a continuación, una relación de los informes más importantes redactados por la Dirección facultativa durante el año 1.941.

- | | |
|--------------|---|
| 9 de Enero | Informe a la Junta sobre los jornales, mejoras y derechos que perciben los obreros de la Junta en relación con los similares del ramo. |
| 16 » | Informe a la Junta sobre las diferencias habidas entre la Compañía Española de Minas del Rif y la Contrata del dique Sur sobre aplicación del Contrato de arrendamiento del f. c. de vía de un metro. |
| 17 » | Informe al Ilmo. Señor Director General de Puertos sobre la necesidad de construir un varadero en este puerto. |
| 5 de Febrero | Informe al Ilmo. Señor Director General de Puertos, sobre el estado del material de que dispone esta Junta y sus características. |
| 15 » | Informe al Ilmo. Señor Director General de Puertos sobre la compra de terrenos, dentro de la Zona de servicio del Puerto, por Don José Fernández Hita. |

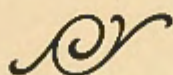


Grúa flotante de 80 toneladas

- | | |
|-------------|---|
| 24 de Marzo | Al Ingeniero Director de la Compañía Española de Minas del Rif, aclarando la interpretación de algunas cláusulas del contrato de arrendamiento de la vía de un metro. |
| 24 » | A la Contrata del dique Sur, remitiéndole las mismas aclaraciones. |
| 4 de Abril | Remitiendo a la Junta el Proyecto reformado de ensanche de la 2. ^a rama del dique N E. para su informe económico administrativo. |
| 8 » | A la Junta sobre cobro de las nuevas tarifas por arbitrios. |
| 14 » | Al Ilmo. Señor Director General de Puertos, sobre los destrozos causados por el temporal reinante. |
| 18 » | Al Ilmo. Señor Director General de Puertos, sobre el mismo asunto. |
| 28 » | Informe a la Junta sobre instancia de la Compañía Española de Minas del Rif, solicitando aumentos en el precio de transporte de la piedra. |
| 28 » | Informe al Ilmo. Señor Director General de Puertos, sobre solicitud de la Contrata del dique Sur, para reducir la fianza. |
| 29 » | Informe al Ilmo. Señor Director General de Puertos, sobre instancia de la Petrolífera Española S. A., relativa a devolución de fianza. |
| 1 de Mayo | Solicitando del Ilmo. Sr. Director General de Puertos autorización para ceder al servicio de Obras Públicas del Protectorado la grua de 80 toneladas para el salvamento de la draga Tetuán. |

- | | |
|-----------------|--|
| 27 de Mayo | Al Ingeniero Director de la Compañía Española de Minas del Rif, sobre interpretación del contrato en lo que se refiere al montaje de las vías en el dique Sur, y regularizando sus relaciones con la contrata. |
| 27 » | A la Compañía Minera Setolazar sobre préstamo de sus grúas y cañón a abonar a la Junta. |
| 28 » | Al Ilmo. Señor Director General de Puertos en el mismo sentido. |
| 29 de Junio | Informe a la Junta sobre la necesidad de unas nuevas tarifas del puerto. |
| 10 de Abril | Informe a la Junta sobre instancia de la Compañía General de Carbones, relativa a reducción de tarifas. |
| 11 de Julio | Informe sobre petición del Ayuntamiento de una parcela para la construcción de una estación de autobuses. |
| 12 » | Informe sobre instancia de la Compañía Española de Minas del Rif solicitando el abono de cantidades adeudadas por la Empresa Nacional de Obras de España. |
| 1 de Agosto | Informe sobre la instancia de la Compañía de Carbones solicitando devolución de derechos de embarque del vapor ASTUR. |
| 3 de Septiembre | Informe sobre arbitrio de trasbordo cobrados a la Compañía General de Carbones. |
| 9 » | Remitiendo a la Junta el Proyecto de reconstrucción del dique N. E. para su informe económico-administrativo. |

- 23 de Septiembre Informe al Ilmo. Señor Director General de Puertos sobre solicitud de Don José Fernández Hita para construir en la Playa de los Cárabos.
- 7 de Octubre Informe sobre la reclamación de Don Luis Yrissarri por cobro de arbitrio sobre suministro de agua.
- 29 » Remitiendo a la Junta el Proyecto de pavimentación de los muelles de ribera, para su informe económico-administrativo.
- 14 de Noviembre Informe al Ilmo. Señor Director General de Puertos, sobre el precio de la esollera sobre vagón muelle.



SERVICIO MÉDICO

Relación de obreros lesionados en los años que se indican.

Años	No causaron baja	Si causaron baja	TOTALES
1.937	1.010	44	1.054
1.938	1.913	98	2.071
1.939	1.074	108	1.182
1.940	459	39	498
1.941	158	24	182

Méjilla-Junio 1942.

EL MÉDICO,

Salvador Jiménez Alcoba

CAPITULO IV

Tráfico del puerto en el quinquenio

1937-1941

Tráfico por las vías del puerto

El tráfico por las vías del puerto durante el quinquenio, ha sido el siguiente:

Vía de 1,00 metro de ancho:

<u>Años</u>	<u>Toneladas</u>	<u>Ingresos</u>
1.939	11.814.794	685,20 pesetas
1.938	16.989,042	985,36 »
1.939	15.061,206	875,55 »
1.940	21 175,579	1.228,06 »
1.941	10 686.060	619,79 »
	<u>75.725,481 (1)</u>	<u>4.391,96</u>

Ingreso medio anual . . . 878,38 pesetas

(1) Mercancías en general y carbón.

Vía de 0,60 metros de ancho:

<u>Años</u>	<u>Toneladas</u>	<u>Ingresos</u>
1.937	248.584,924	14.417,93 pesetas
1.938	236.166,323	13.697,65 »
1.939	119.200,054	6.913,60 »
1.940	1.853,305	109,35 »
1.941	17.968,127	1.042,15 »
	623.752,731 (1)	36.177,66

Ingreso medio anual 7.235 pesetas

Siendo la longitud total de vías de un metro, dentro del puerto, de 2.296 metros de longitud, el ingreso medio anual por kilómetros de vía, ha sido de 324 pesetas.

Con arreglo a la concesión otorgada a la Compañía Española de Minas del Rif en 26 de Abril de 1917, ésta Compañía fué autorizada para colocar un tercer carril reduciendo el ancho de la vía de transporte de bloque de la Junta, que era de 1,67 metros, al ancho de un metro, con lo que podía transportar sus minerales desde la mina al muelle, donde los embarcaba. La longitud en que este tercer carril fué colocado resultó de 1.364,30 metros. Como bases, las más fundamentales, de la concesión de referencia, se establecía que la Compañía tenía la obligación de conservar el carril en buen estado, que pagaría un peaje de 0,058 pesetas por tonelada transportada y que la concesión podría darse por caducada a los doce años, es decir el 26 de Abril de 1929, quedando este tercer carril de propiedad de la Junta.

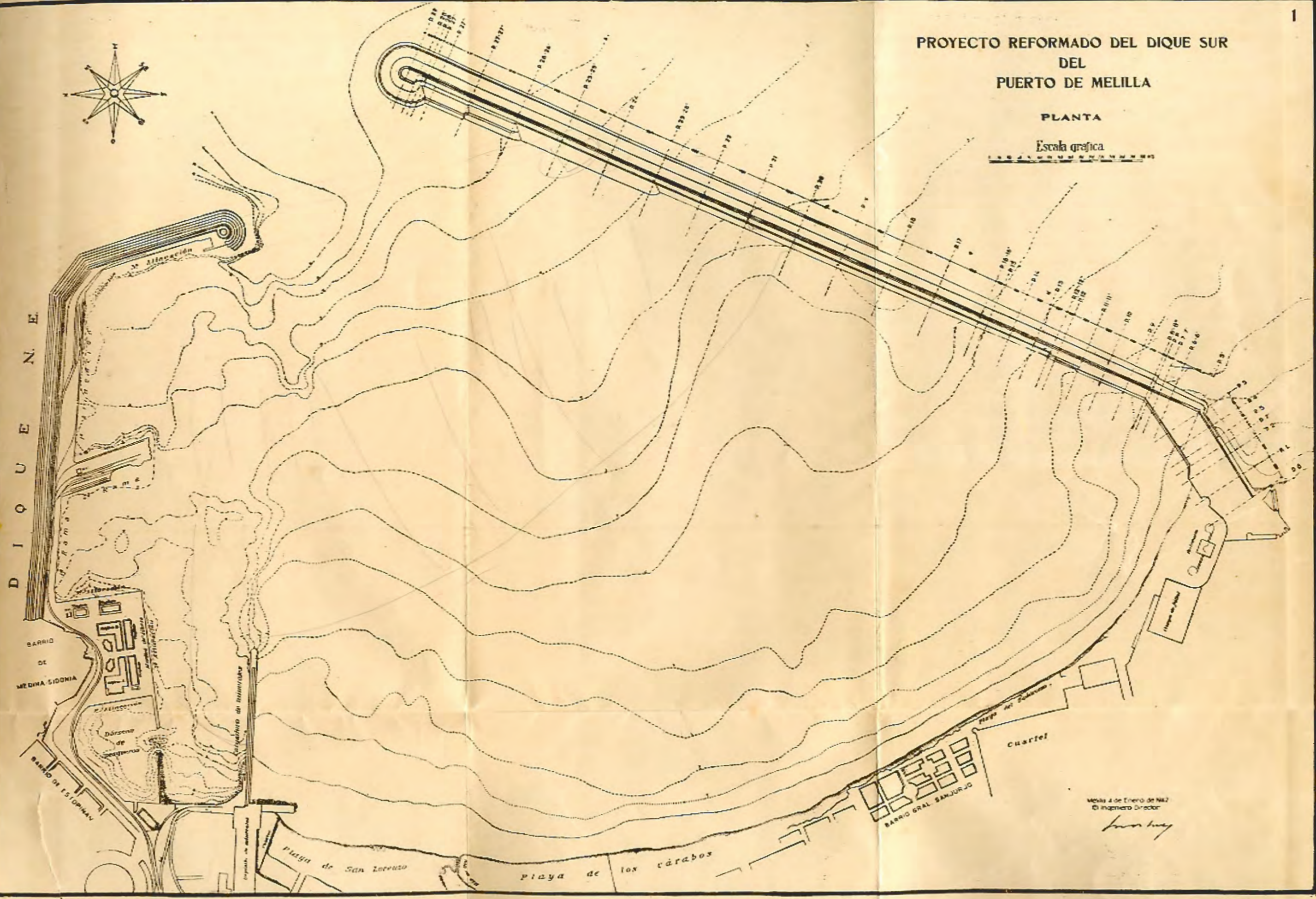
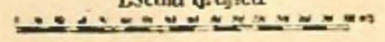
Habiendo puesto en marcha la Compañía su cargadero de minerales el año 1926, desde entonces el tráfico por la vía de un metro quedó reducido, al transporte de piedra para las obras, al de carbón para la Compañía y al de algunas mercancías generales hasta el Protectorado, y prácticamente la recaudación por el concepto de peaje vino a parar a cero. Como quiera que

(1) Mineral de hierro y excepcionalmente mercancía general.

PROYECTO REFORMADO DEL DIQUE SUR DEL PUERTO DE MELILLA

PLANTA

Escala grafica



Méjica 4 de Enero de 1887
El Ingeniero Director

Sanjurjo

venía siendo obligación de la Junta el entretenimiento de la entrevista llegó a resultar que los ingresos de peaje no cubrían los gastos de dicho entretenimiento, a pesar de la cual la concesión no fué denunciada, mientras que, por el contrario, la Junta había prolongado la vía hasta 2.296 metros que utilizaba la Compañía Española por el mismo precio.

Atendiendo las consideraciones expuestas, con fecha 27 de Marzo del corriente año, dió por caducada la concesión otorgada a la Compañía Española de Minas del Rif, procediendo al estudio de un canon más en consonancia con la realidad de los gastos que la conservación de la vía nos exigía. La Compañía, presentó dos recursos. uno, que ya ha sido desestimado por el Ministerio de Obras Públicas, y otro actualmente en tramitación.

Análoga medida fué tomada con idéntica concesión otorgada para la explotación de la vía de 0,60 metros que emplea la Compañía Minera Setolazar para el embarque de sus minerales y los de la Compañía LOS POLIS, si bien, teniendo en cuenta que esta Compañía continúa embarcando sus minerales por el puerto, en donde en gran parte ha instalado sus vías y tiene la instalación de sus grúas, y habida cuenta de que la disminución de los embarques de mineral son una consecuencia de la guerra mundial, es claro que el canon o peaje que en definitiva se imponga por el uso de las vías de 0,60 propiedad de la Junta, habrá de ser mucho más reducido que el propuesto para las vías de un metro por el transporte de mercancías generales.

Tráfico pesquero

El enorme crecimiento del tráfico pesquero queda expuesto en la relación que sigue:

<u>Años</u>	<u>Valor en venta de la pesca</u>
1.937	1.654.383,33 pesetas
1.938	2.950.596,00 »
1.939	4.499.985,00 »
1.940	6.117.390,00 »
1.941	10.587.961,00 »

La pesca se subasta en la llamada Pescadería de San Lorenzo, sita en la playa del mismo nombre y dentro de la Zona de servicio del puerto.

Del valor de la pesca vendida se descuentan los tantos por cientos que cobran la Junta de Fomento, el Ayuntamiento y el Sindicato de Mar y Pesca. Es, por lo tanto, interesante exponer cuales son estos impuestos, pues indudablemente no todos ellos tienen fundamento suficiente para su exacción.

Por lo que se refiere al impuesto que cobra la Junta de Fomento, señalemos que el 30 de Abril de 1929 la Il^{ta}. Dirección General de Puertos, aprobó la propuesta de la Junta de cobrar el 0,30 por ciento sobre el valor de la pesca en atención a las obras que se ejecutaban en el puerto, y atendiendo con ello a los deseos expuestos por el Presidente de la Junta Municipal de Melilla quien con fecha 21 de Marzo del mismo año, se había dirigido al Ingeniero Director de la Junta de Fomento en el sentido de solicitar para Melilla la clasificación de puerto pesquero.

Recordemos que los derechos sobre el valor de la pesca, fueron establecidos por el Decreto de 28 de Diciembre de 1928, siendo el tanto por ciento aplicable, variable desde el 0,30 al 1,50 por ciento según el estado de las instalaciones existentes en cada puerto para el mejor desarrollo del tráfico pesquero. Las dificultades para la exacción de este impuesto, debieron ser muchas cuando, por Decreto de 27 de Noviembre de 1934, se insiste en la percepción del citado impuesto, regulando las normas para la exacción del mismo y de los atrasos debidos por los morosos, estableciendo incluso un premio del 0,1 por ciento para las denuncias presentadas por los funcionarios que ejercieran autoridad. En el preámbulo de este Decreto se justifica el impuesto sobre el valor de la pesca en razón a la inversión de cuantiosos créditos acordados por el Estado para la ejecución de obras de puertos, resultando lógico que, aunque sea en menguada proporción, cooperen a los gastos generales aque-

llas industrias que se desarrollan al amparo de las obras e instalaciones efectuadas por el Estado.

Consecuentemente con el citado Decreto del 27 de Noviembre de 1954 y por Orden de la Il^{ta}. Dirección General de Puertos fecha del 16 de Febrero de 1955 se hizo la clasificación general de los puertos pesqueros, correspondiendo al de Melilla la categoría de puerto pesquero de 1.^a clase y dictaminándose que le era de aplicación el porcentaje de 0,30 por ciento como aportación correspondiente a los fondos públicos. En dicha Orden, se dictaminaba también, que eran los Ingenieros Directores de los Puertos los encargados de la inspección del cobro de este impuesto, y autorizándose a concertar la exacción del mismo y para la imposición de multas a los morosos, facultades que amplió la Orden del 16 de Marzo nombrándoles representantes legales del Ministerio para el cobro del impuesto.

Muchas otras disposiciones, Ordenes Ministeriales y circulares fueron comunicadas a las Direcciones facultativas de las Obras de Puertos para el mejor logro de lo dispuesto, hasta que por Decreto del 27 de Agosto de 1958 se determinó que el arbitrio sobre la pesca tendría carácter general, y fijándolo en el uno por ciento, ordenando a los Ingenieros Directores que expedieran certificaciones del impuesto no recaudado para que por las Delegaciones de Hacienda se incoaran los correspondientes expedientes de apremio, ordenando a los Gobernadores Civiles, a los Comandantes de Marina y a los Ingenieros Directores y demás Autoridades, que velaran por el cumplimiento de lo dispuesto.

En virtud de ello, el impuesto sobre la pesca que venía cobrando la Junta de Fomento que era el 0,30 por ciento, fué elevado al uno por ciento a partir del 19 de Septiembre de 1958.

Haciendo uso de las atribuciones concedidas a los Ingenieros Directores, mi antecesor en el cargo Don Gabriel Roca que era por entonces Delegado Sindical Local, dispuso que se encarga-

ra del cobro de este impuesto el Sindicato de Mar y Pesca, como así viene haciéndose, reservándose la Dirección facultativa el derecho de inspección de los libros. Este acuerdo, de carácter verbal, fué convalidado por mí, de oficio, el 25 de Febrero de 1941.

Aclarado con exceso, el derecho de la Junta de Fomento a la exacción del impuesto del uno por ciento sobre el valor de la pesca, hagamos mención de otros impuestos que también gravan el pescado.

Estos impuestos son:

Ayuntamiento	1,00 %
Sindicato de Mar y Pesca	2,75 %
Subastadores	1,25 %

debiendo advertir que cuando la pesca se efectúa en Traiñas el Sindicato cobra, además un 2 % para la Mutualidad de Accidentes del Mar. En la pesca en Vacas, este tanto por ciento ha sido sustituido por una cuota fija a partir de Julio de 1940 por acuerdo entre ambas partes.

En resúmen, los impuestos totales, son, en cada caso:

	<u>Pesca en Traiñas</u>	<u>Pesca en Vacas</u>
Junta de Fomento	1,00 %	1,00 %
Ayuntamiento	1,00 %	1,00 %
Sindicato	2,75 %	2,75 %
Subastadores	1,25 %	1,25 %
Mutualidad	2,00 %	
	<hr/>	<hr/>
	8,00 %	6,00 %

Por lo que se refiere al impuesto de 1 % que cobra el Ayuntamiento, ignoramos la disposición por la cual se regula la exacción de este impuesto. Examinados los presupuestos municipales para 1942 encontramos que en el Capítulo octavo «**Derechos y tasas**» aparece con el número 31, una partida titulada «Mer-

cados y puestos públicos y derechos de la Pescadería de San Lorenzo» por un importe de 250.000 pesetas; pero de ninguna manera, de un modo específico, los ingresos por aplicación de este uno por ciento. Es más, la parte correspondiente a los ingresos producidos al Ayuntamiento por la Pescadería de San Lorenzo, dentro de la Partida número 31, se regula por la Ordenanza número 10 en la que tampoco aparece, ni podía aparecer, la razón de la exacción del impuesto del 1 % que carga el Ayuntamiento no solamente al pescado introducido en la ciudad para el consumo de la población, sino a todo el pescado de exportación.

Estimamos pues, que el Ayuntamiento no puede, ni aún apoyándose en sus propios presupuestos, proceder a la exacción del impuesto del uno por ciento sobre el valor de la pesca.

La Junta de Fomento, sin embargo, en atención a las circunstancias provisionales que concurren en la actual venta del pescado y habida cuenta de la próxima apertura de las magníficas instalaciones construídas en los muelles de ribera para la subasta y preparación del pescado de exportación, ha venido dejando un día tras otro la resolución de un problema que está en el deber de resolver en beneficio de la industria pesquera de la localidad y del carácter de Puerto Franco de Melilla.

Desconocemos también los fundamentos de los impuestos «ad valorem» correspondientes al Sindicato de Mar y Pesca, ignorando la tramitación que la exacción de estos impuestos hayan podido tener, consignando que, al menos, por el Ministerio de Obras Públicas nada ha sido notificado a este respecto a la Junta de Fomento.

Por el contrario, y con relación a todos los impuestos y arbitrios gravando las mercancías cargadas o descargadas en los puertos, los ingenieros directores de los mismos, han de atenerse a la orden del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas de fecha 14 de Marzo de 1940 que dice lo siguiente:

Ministerio de Obras Públicas

Orden de 14 de Marzo de 1940 sobre imposición de gravámenes o arbitrios en los puertos por entidades u organismos ajenos a los servicios dependientes de este Ministerio.

Itmo. Señor: El Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos, en su artículo 34 dispone que el Gobierno podrá establecer en cada localidad, por medio de un Decreto, impuestos especiales independientes con exclusiva aplicación a las obras del puerto respectivo. Es, pues, obligación inexcusable de este Ministerio el evitar que por diversas entidades, y con fines distintos, sean gravadas las operaciones que se realizan en los puertos.

Con tal designio y para que sean cumplidos exactamente los preceptos de la Ley de Puertos y Reglamento para su ejecución que exigen de modo taxativo que los arbitrios que se perciban en los puertos sean recaudados por la de Obras y Servicios o Comisiones administrativas a quien corresponda, y dedicados exclusivamente a las obras de los mismos, impidiendo se produzcan los hechos citados, que ocasionan graves perjuicios a las obras y servicios del puerto respectivo y al interés general del tráfico que puede ser perturbado y desviado por tales exacciones.

Este Ministerio ha dispuesto que en el caso de que por cualquier organismo o entidad se perciba o intente percibir algún gravamen o arbitrio sobre los servicios del puerto o sobre las mercancías cargadas o descargadas en los mismos, el Ingeniero Director del Puerto afectado por dichos impuestos, lo pondrá en conocimiento del Gobernador Civil de la provincia requiriendo el auxilio de su autoridad para impedir la efectividad de tales exacciones dando cuenta a la Dirección General de Puertos del resultado de su gestión.—Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.—Madrid 14 de de Marzo de 1940.—Firmado: *Alfonso Peña Boeuf*.—Ilustrísimo Sr. Director de Puertos y Señales Marítimas »

La orden es pues terminante. Esperamos, no obstante, que en momento oportuno podrán, hasta donde sea posible, coincidir los intereses ya creados, con los fundamentales del puerto de Melilla y muy especialmente de su industria pesquera. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas resolverá lo que estime pertinente.

Movimiento de buques **y tráfico de mercancías**

A continuación insertamos una relación del movimiento de buques y tráfico de minerales y mercancías en general durante el quinquenio 1937-1941.

Obsérvese, como a la disminución del gran cabotaje iniciada ya el año 37 y profundamente acusada en el 40, como consecuencia de la guerra mundial, corresponde una compensación del cabotaje de los buques nacionales, resultando un total tonelaje en buques que se mantiene casi en el quinquenio. Los buques entrados españoles, pasan desde 336 en 1937 a 506 en 1940, desaparecen en cambio las banderas alemana, americana, holandesa, italiana y otras que con menos tonelaje tocaban en este puerto, y disminuye muy sensiblemente el tonelaje bajo bandera inglesa.

El tráfico de minerales dá un bajón enorme, y la exportación que en 1937 alcanzó la cifra de 1 167.692 toneladas, se reduce a 449.147 en 1941, si bien con cierta tendencia a subir con relación al mínimo alcanzado en 1940.

Se mantiene sensiblemente la misma cifra de importación en cabotaje y, por el contrario aumenta ligeramente la importación en gran cabotaje que dió un bajón el año 1938 para recuperar y aun superar la cifra correspondiente a 1937. En el resumen de ambas navegaciones, la importación se mantiene en el quinquenio y se reduce considerablemente la exportación.

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

Movimiento de buques entrados en los años 1937 - 1941.

AÑO	NACIONALES				EXTRANJEROS				TOTALES	
	VAPORES		VELEROS		VAPORES		VELEROS		Núms.	Toneladas
	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas		
1937	336	185.183	24	2.716	327	575.167	30	1.360	717	764.426
1938	371	212.840	29	2.866	274	555.458	15	769	687	771.933
1939	503	393.032	54	6.886	190	458.778	2	72	749	858.768
1940	589	490.463	102	8.731	75	136.690	—	—	766	635.884
1941	506	455.816	94	6.762	90	186.622	—	—	680	649.200

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

Movimiento de buques entrados, por nacionalidades, en los años 1937 - 1941.

NACIONALIDAD	Año 1937		Año 1938		Año 1939		Año 1940		Año 1941	
	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas	Núm.	Toneladas
Española	336	185.185	371	212.840	503	395.052	589	490.456	506	455.816
Alemana	202	354.426	145	262.946	67	159.552	—	—	—	—
Americanas	—	—	—	—	1	9.500	—	—	—	—
Belga	—	—	—	—	—	—	2	3.706	—	—
Danesa	3	1.854	—	—	—	—	—	—	—	—
Francesa	8	17.648	—	—	3	18.931	5	8.390	—	—
Griega	6	15.202	—	—	2	6.800	1	1.941	1	1.572
Holandesa	18	58.203	20	51.120	5	11.256	—	—	—	—
Inglesa	49	59.264	35	55.226	26	50.894	14	20.537	76	162.666
Italiana	33	63.007	59	176.316	73	194.985	27	75.412	—	—
Letona	—	—	2	5.476	1	1.728	—	—	—	—
Marroquí	3	770	13	1.804	9	1.609	5	605	—	—
Noruega	3	2.037	—	—	1	1.350	—	—	2	3.877
Panameña	—	—	—	—	—	—	5	6.432	2	5.105
Portuguesa	2	2.754	1	279	1	1.250	2	393	—	—
Rumana	—	—	1	2.291	—	—	—	—	—	—
Sueca	—	—	—	—	—	—	4	3.557	9	13.402
Turca	—	—	—	—	—	—	3	3.873	—	—
Yugoeslava	—	—	—	—	1	945	7	11.844	—	—
<i>Totales</i>	663	760.350	645	768.298	693	851.810	664	627.153	596	642.438

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

Minerales embarcados en el quinquenio 1937 - 1941.

AÑOS	COMPañIA EMBARCADERA	Clase de mineral	En 1.ª navegación Kilogramos	En 2.ª navegación Kilogramos	Total mineral Kilogramos
1937	Compañía Española de Minas del Rif	Hierro	—	1.167.692,050	1.404.570,607
	Sociedad Minera «Setolazar» . . .	»	—	227.759,557	
	Compañía Minas «Los Polis» . . .	»	—	4.466,000	
	Compañía Cabarga «San Miguel» . .	»	—	4.653,000	
1938	Compañía Española de Minas del Rif	Hierro	6.251,100	1.045.539,245	1.299.816,033
	Sociedad Minera «Setolazar» . . .	»	—	198.751,438	
	Compañía Minas «Los Polis» . . .	»	—	8.260,000	
	Compañía Cabarga «San Miguel» . .	»	—	19.712,000	
	Compañía Minera «Marroquí» . . .	»	—	10.302,250	
<i>Totales . . .</i>			6.251,100	1.293.564,933	
1939	Compañía Española de Minas del Rif	Hierro	43.000,000	869.291,950	1.017.951,495
	Sociedad Minera «Setolazar» . . .	»	—	94.447,895	
	Compañía Minas «Los Polis» . . .	»	—	5.283,200	
	Compañía Cabarga «San Miguel» . .	»	—	2.630,000	
	Compañía Minera «Marroquí» . . .	»	—	3.278,450	
<i>Totales . . .</i>			43.000,000	974.631,495	
1940	Compañía Española de Minas del Rif	Hierro	55.070,840	335.437,200	390.508,040
	European Northe Africano	Plomo	15,375	—	—
1941	Compañía Española de Minas del Rif	Hierro	82.940,000	435.317,145	532.087,645
	Sociedad Minera «Setolazar» . . .	»	—	5.000,000	
	Compañía Minas «Los Polis» . . .	»	—	8.830,500	
<i>Totales . . .</i>			82.940,000	449.147,645	

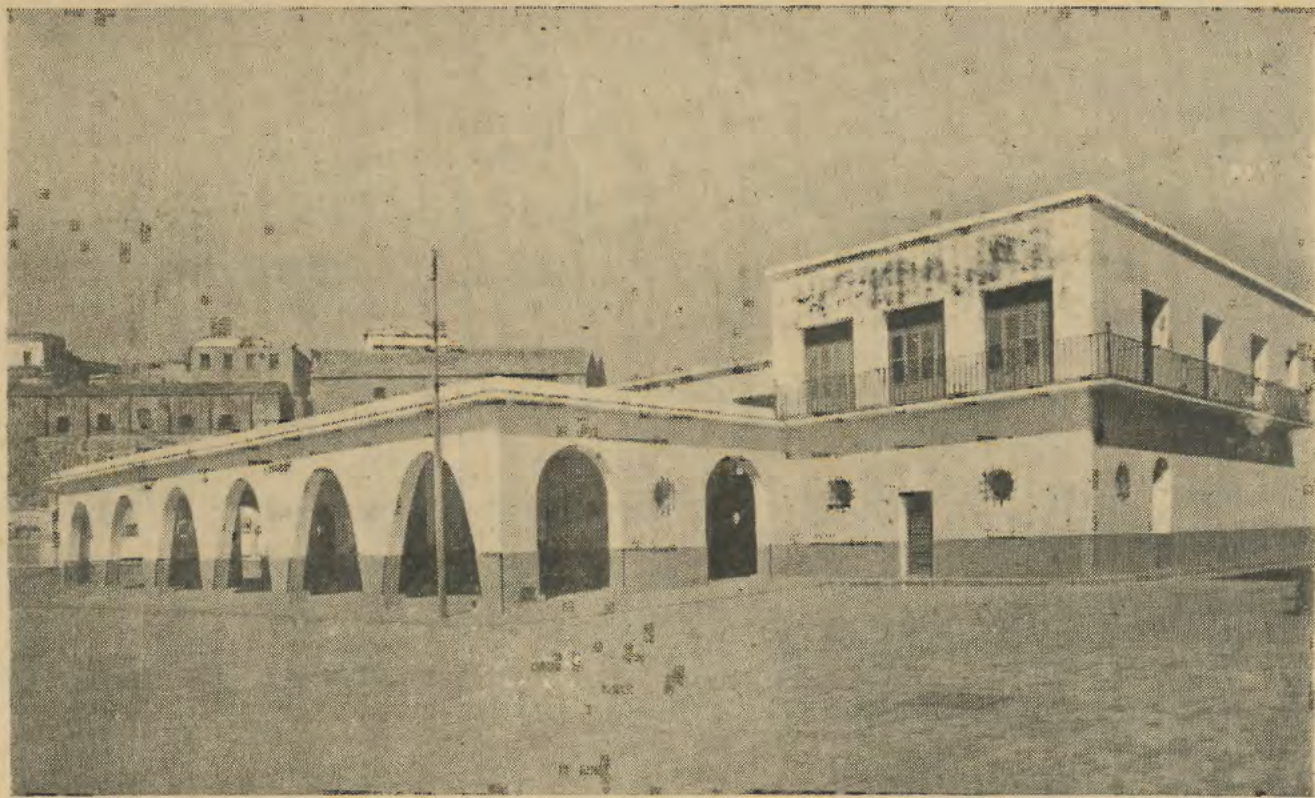
JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

Movimiento de mercancías en el quinquenio 1937 - 1941.

Años	IMPORTACIÓN Kilógramos	EXPORTACIÓN Kilógramos	C. DE ENTRADA Kilógramos	C. DE SALIDA Kilógramos	TOTAL Kilógramos
1937	26.337.970	1.410.105.693	93.256.453	3.499.414	1.533.199.530
1838	6.741.064	1.296.720.650	89.752.004	13.728.621	1.406.942.339
1939	7.587.896	978.161.624	109.671.315	49.933.820	1.195.354.655
1940	25.381.081	340.148.797	112.872.665	62.354.766	540.757.309
1941	34.583.202	456.497.035	82.728.941	102.184.956	675.994.134
<i>Totales...</i>	100.631.213	4.481.633.799	488.281.378	231.701.577	5.302.247.967

Resumen de mercancías y ganado

Años	Mercancía importada Kilogramos	Mercancía exportada Kilogramos	Ganado importado Cabezas	Ganado exportado Cabezas
1937	119.594.423	1.413.605.107	1.493	—
1938	96.493.068	1.310.449.271	2.261	—
1939	117.259.211	1.028.095.444	4.916	—
1940	138.253.746	402.503.563	3.708	1.200
1941	117.312.143	558.681.991	3.880	317
<i>Totales...</i>	588.912.591	4.713.335.376	16.258	1.517



Lonja de pescado y oficinas del Sindicato de Mar y Pesca

CAPÍTULO V

Explotación del Puerto de Melilla. Gastos e ingresos de la Junta

En los cuadros adjuntos, aparecen unos estados demostrativos de los ingresos y gastos de la Junta en el quinquenio 1937-1941.

Obsérvese que los ingresos que forman los fondos propios de la Junta, son de dos clases: unos correspondientes a los arbitrios, que constituyen la base fundamental y otros, también muy interesantes, correspondientes a los ingresos por servicios.

Corresponde a los Ingenieros Directores de los puertos, en su calidad de Jefes de los Servicios de explotación, la organización y vigilancia de estos servicios y por lo tanto, la actividad desarrollada y el empeño que se ponga en el cumplimiento de esta misión, no siempre agradable, se refleja de un modo indudable en la recaudación que se obtiene.

Aunque ello pueda constituir una inmodestia, como es necesaria, no quiero dejar de hacer resaltar, como se merece, el enorme impulso que he dado a las recaudaciones por servicios

de explotación en el primer año de mi trabajo al frente de la Dirección facultativa de esta Junta.

Con referencia, por ejemplo, a los ingresos por ocupación de muelles, obsérvese las recaudaciones en el quinquenio.

<u>Año</u>	<u>Pesetas</u>
1.937	39.458,97
1.938	26.914,42
1.939	25.745,90
1 940	33.926,72
1.941	74.428,20

y considérese cómo en 1941, se ha obtenido una recaudación superior al doble del anterior. ¿Obedece ello a un aumento análogo en el movimiento de mercancías? De ninguna manera, pues si bien es cierto que los ingresos por arbitrios sobre mercancías también se han duplicado, en ello ha tenido una decisiva influencia el aumento de las tarifas por arbitrios que comenzaron a cobrarse a fines de Mayo de 1941. En ello se confirmará el lector a la vista de otros aumentos también obtenidos y, sobre todo, si observa que el aumento en la importación en el año 1941 no duplica ni mucho menos, el obtenido en 1940

Hay, pues, existe indudablemente, otra razón para justificar el enorme aumento en la recaudación por Ocupación de muelles, y esta no es otra que la mayor vigilancia y actividades desarrollada por la Dirección facultativa y el personal a sus órdenes.

La ocupación de los tinglados ha aumentado también extraordinariamente. Véase los ingresos en el quinquenio.

<u>Años</u>	<u>Pesetas</u>
1.937	5.419,17
1.938	4.431,98
1.939	4.856,67
1.940	5.574,26
1.941	20.371,72

Haciendo constar que si bien en el año se 1941 abrieron a la explotación los tinglados 1 y 2, precisamente el día 3 de Octubre, las cantidades recaudadas en el año no fueron sino 5.627,92 pesetas correspondiendo el resto hasta las 20.371,72 que figuran, a aumento de recaudación en los otros tinglados.

El aumento en la utilización de gruas, ha sido, proporcionalmente mucho más notable:

<u>Años</u>	<u>Pesetas</u>
1.937	1.645,72
1.938	989,25
1.936	1.019,22
1.940	3.630,00
1.941	24.819,03

Es curioso hacer resaltar también el aumento obtenido en la recaudación por casetas de baño.

Véase:

<u>Años</u>	<u>Pesetas</u>
1.937	—
1.938	4,00
1.939	354,00
1.940	721,00
1.941	2.519,80

Igualmente, para terminar, obsérvese el aumento en la recaudación por amarre de barcos.

<u>Años</u>	<u>Pesetas</u>
1.937	—
1.938	—
1.939	—
1.940	622,00
1.941	844,00

Era este un servicio que no se cobraba hasta que me hice cargo de la explotación del puerto.

Como resumen de estas notas, puede evidenciarse la existencia de una mejor organización de los servicios y de un loable empeño de la Dirección facultativa en hacer cumplir las leyes y reglamentos. No ha sido ello, repitámoslo, empresa sencilla ni exenta de contrariedades, aunque la satisfacción del deber cumplido nos ha compensado siempre de estos inevitables sinsabores. Señalemos, porque así es justo, que ello me ha sido posible gracias al empeño y leal colaboración que me ha prestado el Comisario del Puerto.

* * *

En resumen, los **ingresos propios** de la Junta, es decir, excepción hecha de las subvenciones del Estado, han sido:

<u>Años</u>	<u>Pesetas</u>
1.937	876.854,65
1.938	786.388,66
1.939	745.168,77
1.940	634.052,79
1.941	979.060,88

Los gastos Generales de la Junta y los de conservación y explotación del puerto, han sido, durante el mismo tiempo:

<u>Años</u>	<u>Pesetas</u>
1.937	530.190,34
1.938	644.929,41
1.938	592.199,52
1.940	800.732,67
1.941	956.614,57

correspondiendo los mayores aumentos a las obligaciones sociales que han ido sucesivamente apareciendo en los últimos años.

El déficit o superavit, en el quinquenio, resulta pués:

<u>Años</u>	<u>Deficit</u>	<u>Seperavit</u>
1.937	—	346.664,31
1.938	—	141.459,42
1.939	—	152.969,25
1.940	166.079,88	—
1.941	—	22.446,31

Debido pués a la disminución de las exportaciones y al aumento de las cargas sociales, la Junta pasa por un momento crítico y aunque ha cerrado el año 1941 con un ligero superavit es evidente que necesita aumentar a toda costa sus ingresos. A ello tiende, en parte, las nuevas tarifas actualmente en tramitación.

*
*
*

Finalmente, para terminar con este capítulo, indicaremos las cantidades gastadas en obra por administración.

Han sido:

<u>Años</u>	<u>Pesetas</u>
1.937	1.445.887,24
1.938	2.317.333,18
1.939	2.032.396,56
1.940	1.288.618,90
1.941	1.015.326,57

La reducción en el volúmen de obras ejecutadas por administración se explica porque en el año 1940 se terminaron las obras del dique N. E. que se hacían por este sistema. Las cantidades gastadas el año 1941 corresponden a la ejecución de los tinglados y edificios en los muelles de ribera, y en parte, a la

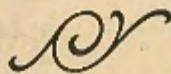
reconstrucción de la defensa del dique N. E. que se comenzó a fines del mismo año.

En conjunto la cantidad gastada en 1941 ha sido:

Obras por administración	1.015.326,57
Dique Sur (Contrata)	<u>1.230.821,72</u>
Total gastado en 1941	2.246.148,29

* *

Conviene, en este punto al hablar de los Servicios de Explotación, hacer constar que las mayores dificultades que he encontrado para la aplicación de los Reglamentos del Puerto, ha sido la ignorancia de los mismos por parte de cuantos tienen intereses en el puerto, por lo que ha sido precisa una labor perseverante, aún no terminada, de encauzamiento de unas y de otros hacia el cumplimiento de dicho Reglamento, como, así mismo, me fué preciso ir dando a conocer las atribuciones que las leyes conceden a la Autoridad de Ingeniero Director, las que entre otras, se encuentran la de poner multas, que antes correspondían a los Gobernadores Civiles, cuyos Delegados de los Puertos son precisamente los Ingenieros Directores.



JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

Estado demostrativo de los gastos de obras y servicios de esta Junta durante el quinquenio 1937-1941.

	1937	1938	1939	1940	1941	TOTAL
Personal de Secretaría	99.778,86	98.938,41	97.558,95	101.922,17	110.828,14	509.026,53
Material de Secretaría	720,15	882,20	1.141,60	760,55	1.871,45	5.375,75
Personal de la Dirección	119.648,17	127.393,27	117.122,96	145.335,31	174.138,04	685.637,75
Servicios generales	42.984,72	40.155,21	48.622,09	—	—	131.765,02
Material de la Dirección	—	—	—	13.920,08	15.951,20	27.851,28
Generales de la Junta	5.717,65	5.426,55	5.677,80	1.555,79	2.004,30	14.161,89
Montepío	—	55.441,62	55.340,26	56.770,36	27.989,40	171.541,64
Conservación	126.727,76	154.076,20	107.198,17	267.082,88	341.736,95	996.821,94
Explotación	124.297,14	111.545,80	130.287,11	170.516,30	256.056,14	772.502,49
Vigilancia de Chafarinas	5.507,75	5.475,—	5.779,50	6.059,—	6.441,79	29.243,04
Conservación de >	111,90	105,—	5.705,61	10.895,33	363,30	17.179,14
Estudios	—	—	—	—	5.658,70	5.658,70
Gastos de viaje	—	—	—	—	1.103,50	1.103,50
Comisión administrativa	—	—	5.902,07	11.614,56	24.237,17	41.753,80
Reintegros	112,28	—	—	—	41,86	154,14
Premios por mulas	53,45	—	—	—	—	53,45
Depósitos devueltos	4.125,—	—	55,62	9.788,81	—	15.969,43
Jurado Mixto	913,80	—	—	—	—	913,80
Bonificación	1.491,71	—	1.417,60	—	—	2.909,31
Obras del Puerto	1.423.879,78	2.007.633,06	1.918.976,66	592.459,02	—	5.942.928,52
Dragado general	21.298,60	309.685,12	10.455,28	—	—	341.417,—
Remanente de subastas	—	1.722,55	—	—	—	1.722,55
Caja Nacional de Previsión	—	44.876,88	959,—	—	—	45.815,88
Anticipos reintegrables	—	2.887,92	9.332,08	6.871,—	10.232,65	29.373,65
Subsidio extraordinario	—	—	3.980,70	18.076,23	—	22.056,93
Devolución	—	—	90,40	4,50	—	94,90
Reparación de la Canoa Afrau	708,86	15,—	—	—	—	723,86
Cerramiento de la Zona del Puerto	—	—	102.986,62	—	—	102.986,62
Demolición del espaldón	—	—	—	82.207,39	483,20	82.690,59
Edificios en los muelles ribera	—	—	—	450.706,30	166.107,68	616.813,98
Tinglados en los > >	—	—	—	163.266,19	120.856,32	284.102,51
Habilitación de Edificios	—	—	—	—	358.632,88	358.632,88
Reconstrucción defensas N. E.	—	—	—	—	389.266,49	389.266,49
	1.976.077,58	2.962.262,59	2.624.596,08	2.089.351,57	1.971.941,14	11.624.228,96

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

Estado demostrativo de los ingresos de la Junta por los conceptos de arbitrios, explotación, eventuales y subvención durante el quinquenio 1937-1941.

		1937	1938	1939	1940	1941	TOTAL	
Arbitrios para obras	Mercancías	705.854,97	622.945,47	550.882,71	375.930,49	621.024,05	2.876.637,67	
	Pasajeros	536,63	1.157,55	7.955,35	11.056,25	24.455,75	44.939,55	
	Muelleaje (atraque).	8.253,90	7.264,40	7.562,90	8.712,30	12.547,50	43.940,80	
	Pesca	5.650,05	14.710,22	44.971,09	58.278,80	102.784, -	226.574,16	
	Ocupación muelles	39.458,97	26.914,42	25.745,90	33.926,72	74.428,20	200.474,21	
Servicio de explotación	Id. gruas Setolazar	5.000, -	5.000, -	5.000, -	5.000, -	3.000, -	15.000,00	
	Id. Cargadero	17.126,48	17.126,48	17.126,48	17.126,48	17.126,48	85.632,40	
	Tinglados	5.419,17	4.451,98	4.856,67	5.574,26	20.371,72	40.655,80	
	Gruas	1.645,72	989,25	1.019,22	5.650, -	24.819,05	32.105,22	
	Vías del Puerto	7.075,14	15.105,13	14.685,01	7.787,15	1.534,39	45.982,82	
	f. c. vía de 1 m.	48.476, -	48.476, -	48.476, -	48.476, -	48.476, -	242.580, -	
	f. c. vía de 0'60 m.	14.917,17	14.176,01	7.160,45	146,71	1.078,09	37.478,45	
	Venta mercancía	12.164,19	1.161,50	1.199,25	- -	- -	14.524,94	
	Daños	53,50	- -	95, -	- -	- -	128,50	
	Bonificación.	- -	- -	- -	- -	1.018,58	1.018,58	
	Aguada	2.145, -	1.773,50	1.013,25	1.614, -	1.566,40	8.112,15	
	Evacuatorio.	31,60	83,55	214,75	512,80	198,65	841,15	
	Traslado mercancías	860,23	328,50	- -	- -	- -	1.188,73	
	Alquiler estachas	- -	270, -	607,50	- -	527,50	1.405, -	
	Casetas de baño	- -	4, -	554, -	721, -	2.519,80	3.578,80	
	Amarre de barcos.	- -	- -	- -	622,10	844,80	1.466,90	
	Servicios varios	860,21	4.216,10	1.051,050	9.601,65	3.901,80	19.631,06	
	Fluido eléctrico	- -	- -	- -	- -	1.079,69	1.079,69	
	Ingresos eventuales	Anticipos	1.671,85	536,65	4.165,39	11.118,50	8.107,54	25.397,95
		Depósitos	425, -	320,52	48,55	9.525,88	4.537,80	14.657,75
Materiales		1.468,85	1.600, -	195, -	26.884,46	15, -	50.073,31	
Rectificación.		- -	- -	- -	7,24	3.718,33	3.725,57	
Reintegro.		- -	- -	3.099, -	- -	- -	3.099, -	
Subvención	876.854,65	786.388,83	745.168,77	654.052,79	979.060,88	4.021.525,92		
TOTALES	1.142.000, -	2.130.417, -	2.622.986,62	1.518.050,58	2.106.960,75	9.520.414,95		
TOTALES	2.018.854,65	2.916.805,83	3.368.155,39	2.152.103,37	3.086.021,63	15.541.940,87		

RESUMEN

	1937	1938	1939	1940	1941	TOTAL
Arbitrios para obras	720.075,57	646.077,44	611.170,05	453.977,84	760.591,08	3.191.891,98
Servicio explotación	153.213,38	138.054,22	126.482,78	132.538,87	202.291,13	752.680,88
Ingresos eventuales	3.565,70	2.257,17	7.415,94	47.536,08	6.178,67	76.953,56
Subvención.	1.142.000, -	2.130.417, -	2.622.986,62	1.518.050,58	2.106.960,75	9.520.414,95
TOTALES	2.018.854,65	2.916.805,83	3.368.055,39	2.152.103,37	3.086.021,63	15.541.940,87

CAPITULO VI

Tarifas que afectan al Tráfico del Puerto

- a). Tarifas de la Junta de Fomento.
- b). Impuestos municipales sobre importación de mercancías.
- c). Impuestos municipales especiales.
- d). Impuestos de la Delegación de Economía, Industria y Comercio.
- e). Impuestos de transportes, correspondiente a la Intervención del Registro del Puerto Franco.
- f). Derechos obvenconales de la misma Intervención.
- g). Tarifas de carga y descarga de mercancías.
- h). Tarifas de arrumbo.
- i). Tarifas de transportes.

a). Tarifas de la Junta de Fomento

Las Tarifas de la Junta de Fomento, son de dos clases: Tarifas por arbitrios y Tarifas por servicios.

Las Tarifas por arbitrios (Tarifa n.º 1) fueron modificadas o adaptadas por la Junta de Fomento y su Dirección Facultativa, al amparo de lo dispuesto por la O. M. de 4 de Marzo de 1941. (B. O. del 8), dictada para dar cumplimiento a lo preceptuado en el capítulo 8.º de la Ley de Reforma Tributaria de 16 de Diciembre de 1940, por lo que a arbitrios basados en el Impuesto de Transportes se refiere. Dicha Tarifa fué aprobada por O. M. de 20 de Febrero de 1942 y se inserta a continuación.

Por lo que se refiere a las Tarifas por servicios, en la misma O. M. se ordenaba que por la Junta de Fomento y por su Dirección Facultativa se procediera al estudio y revisión de todas las demás Tarifas de servicios, arbitrios, impuestos, cánones, etc., en cumplimiento de lo cual, la Dirección Facultativa redactó con fecha 21 de Abril del corriente año, unas nuevas Tarifas de servicios que no publicamos por encontrarse actualmente en el periodo de información que marca la Ley.

Tampoco publicamos las Tarifas actuales que datan del año 1928 y que no han de seguir muchos meses en vigor, encontrando preferible esperar que se aprueben las nuevas Tarifas para recopilarlas en un folleto que será un complemento del presente capítulo de esta memoria.

Tarifa núm. 1

Tarifa de arbitrios del Puerto de Melilla

(Aprobada por O. M. de 20 de Febrero de 1942)

Por tonelada de 1.000 kgs. que se embarque o desembarque.

PARTIDAS	CABOTAJE		Gran cabotaje		Altura	
	Desembarque y embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque	
	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	
1.º Materiales térreos de construcción.....	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	
1.º bis. Piedras para la construcción adokines, tierras para las artes y las industrias, vidrios, cristales, pizarras, ladrillos, mármoles en bloques o chapa y en general todos los materiales de barro o de cemento destinado a la construcción..	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	
2.º Carbones minerales extranjeros..	—	0,45	—	0,45	0,45	
» » nacionales..	0,50	0,405	—	0,405	0,405	
2.º bis. Carbón de cok y aglomerados....	1 00	1,50	1,50	2,25	1,50	
3.º Carbones vegetales y leñas.....	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	
4.º Petróleos brutos, benzol y gasolinas.....	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	
4.º bis. Esquistos, bituminosos, asfalto, alquitrán y breas minerales..	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00	
5.º Fosfatos naturales.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00	
5.º bis. Cales y cementos.....	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	
6.º Minerales, escoria y piritas de hierro.....	0,50	0,45	0,575	0,75	0,75	
7.º Minerales de manganeso..	0,50	0,45	0,45	0,75	0,75	
8.º Piritas Ferrocobricas	0,50	0,45	0,45	0,75	0,75	
9.º Minerales de cobre.....	0,60	0,45	0,45	0,75	0,75	
10. Minerales de plomo y antimonios.	0,60	0,45	0,45	0,75	0,75	
11. Cobre en torales y barras.....	5,00	7,50	7,50	7,50	7,50	
12. Cáscara cobriza.....	5,50	7,50	7,50	7,50	7,50	
13. Plomo en galápagos y mata cobriza	5,50	5,00	7,50	5,00	7,50	
14. Las demás menas metálicas.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00	
15. Hierro y acero en materiales inutilizados.....	5,50	5,00	5,00	5,00	6,00	
16. Lingotes de hierro.....	2,00	2,25	1,50	2,25	1,50	
17. Barras de carriles de hierro o acero.....	4,00	7,50	5,00	7,50	5,00	
18. Sal común.....	1,75	2,00	2,00	2,00	2,00	
19. Abonos minerales y orgánicos...	1'00	2,25	2,25	2,25	2,25	

PARTIDAS	CABOTAJE			Altura	
	Desembarque y embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque
	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.
20. Manufacturas y desperdicios del corcho.....	5,50	7,50	5,00	7,50	5,00
21. Vino y bebidas alcohólicas de producción nacional.....	1,75	2,00	2,00	2,00	2,00
21 bis. Alcohol.....	10,00	12,00	12,00	12,00	12,00
21 tris. Esencias y productos de perfumería.....	10,00	18,00	12,00	18,00	12,00
22. Aceites de oliva con marca nacional, en envases de vidrio u hojalata.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00
25. Vinos no comprendidos en la partida 21.....	10,00	12,00	12,00	12,00	12,00
25 bis. Aceites de oliva no comprendidos en la partida 22.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00
24. Frutas frescas o secas y hortalizas.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00
24 bis. Legumbres frescas.....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
24 tris. Patatas.....	2,00	1,50	1,50	1,50	1,50
25. Cereales.....	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
26. Arroz.....	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
27. Maderas en rollos y pasta de madera para fabricar papel.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00
28. Forrajes y semillas.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00
28 bis. Paja.....	2,00	2,25	2,25	2,25	2,25
28 tris. Salvado.....	2,00	5,00	5,00	5,00	5,00
29. Garbanzos, legumbres secas.....	2,00	5,00	5,00	5,00	5,00
30. Coloniales (azúcar, café, cacao, canela y té).....	5,50	7,50	7,50	7,50	7,50
31. Conservas de todas clases.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00
32. Ganado, animales vivos:					
a) Caballar o mular.....	2,00	5,75	5,75	5,75	5,75
b) Asnar, vacuno o de cerda..	2,00	2,25	2,25	2,25	2,25
c) Lanar y cabrío y no especificados.....	1,00	1,125	1,125	1,125	1,125
d) Aves (vivas o muertas).....	0,20	0,225	0,225	0,225	0,225
33. Buques a remolques, los inutilizados y restos de buques naufragos.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00
34. Maquinaria agrícola.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00
35. Automóviles completos o desarmados y chasis con motor.....	4,00	7,50	5,625	7,50	7,50
36. Envases vacíos.....	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50
37. Metálico.....	7,00	0,50	7,50	7,50	7,50
Las demás mercancías no expresadas					
38. Primeras materias en general.....	5,50	5,00	5,00	5,00	5,00
38 bis. Lana.....	1,75	2,25	5,00	2,25	5,00

PARTIDAS	CABOTAJE	Gran cabotaje		Altura	
	Desembarque y embarque	Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque
	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.
38 tris. Esparto en rama y crin vegetal..	1,00	2,25	2,25	2,25	2,25
39. Substancias alimenticias	4,00	5,00	5,00	5,00	5,00
39 bis. Almendras	5,50	2,00	2,00	2,00	2,00
39 tris. Pescados y salazones	4,00	5,00	5,00	5,00	5,00
40. Artículos fabricados.	5,00	7,50	7,50	7,50	7,50
41. Papel continuo para periódicos y revistas	4,00	7,50	5,625	7,50	7,50
PASAJEROS					
De primera clase.....	1,20	2,62	2,62	2,62	2,62
De segunda clase.....	0,70	1,50	1,50	1,50	1,50
De tercera clase.....	0,50	0,75	0,75	0,75	0,75

NOTA: Los servicios de Canarias se consideran como de cabotaje.

b). Impuestos Municipales sobre Importación de Mercancías

El impuesto tradicional sobre mercaderías cuya exacción autorizó el Ejército al Ayuntamiento, entonces Junta Municipal, impuesto específico y modesto, se convirtió a partir del año 1939 en el Impuesto sobre Importación de Mercancías en virtud de la facultad concedida al Ayuntamiento por Ordenanza del Excmo. Gobernador de las Plazas de Soberanía.

Este impuesto, renglón fundamental de los ingresos municipales, se convirtió en un 10 por 100 «ad-valorem» pues al 5 por 100 sobre el valor de la mercancía, el Ayuntamiento se hace abonar un tanto igual a la cuota benéfico-social que percibe la Aduana Marroquí, cuyo tanto es, precisamente, otro 5 por 100.

A continuación insertamos íntegramente la ordenanza número 35 del Ayuntamiento referente a este impuesto, tomada de los presupuestos municipales de 1942.

ORDENANZA NÚM. 35 DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO BASES

Primera.—Desde que esta Ordenanza sea aprobada por el Excmo. Gobernador General, las mercancías que sean importadas en la Ciudad y no vayan en tránsito, abonarán al Ayuntamiento un impuesto global que abarque la cuantía del 5 por 100 «ad-valorem», y la cuota benéfico-social que la Aduana Marroquí percibe por las importaciones a la Zona de Protectorado e impuestos especiales que también devengan algunas de ellas, salvo los derechos por reconocimientos sanitarios, fitopatológico, timbres y precintaje.

Segunda.—Se percibirán en las actuales casetas de Aforos tal gravamen por todas las mercancías que sean importadas en Melilla, si bien las que vengán consignadas en tránsito, lo abonarán en concepto de depósito para ser reintegrado a la Aduana Marroquí a su paso para la Zona, a cuyo fin el propietario de la mercancía será dotado de un recibo guía, que le será ad-

mitido por dicha Aduana como pago en metálico de los derechos en ella devengados.

Tercera.—El Ayuntamiento procederá a reintegrar diariamente a la Aduana Marroquí del importe a que asciendan los recibos guías que obren en su poder por introducción en la Zona de mercancías por las que se hayan abonado los derechos correspondientes en las Oficinas Municipales.

Cuarta.—A fin de facilitar al público el despacho de documentación en la Aduana Marroquí, el Ayuntamiento, hará constar en los recibos guías que expida, el tanto por ciento aplicado a cada mercancía, y la cantidad cobrada.

Quinta.—Como consecuencia de acuerdos de la Corporación, los artículos que a continuación se detallan se cobrarán con un tipo inferior al que se señala en la base 1.^a en la cuantía que se indican a continuación:

Aceite de oliva y cacahuet, 2,50 por 100.

Aceite en general que no sea de oliva ni cacahuet, 6 por 100.

Afrecho, 5 por 100, excepto el importado por Grandes Molinos de Beni-Enzar que abonará el 1,50 por 100.

Alpargatas, 3 por 100.

Arenas y pescado salado, 6 por 100.

Arroz, 3 por 100.

Batatas y moniatos, 2 por 100.

Calzado en general, 6 por 100.

Cámaras y cubiertas, 6 por 100.

Carbón vegetal, 2,50 pesetas.

Carbones en general menos el vegetal, 6 por 100.

Cauchú, 6 por 100.

Cebada, 3,50 por 100.

Cerillas en general, 2,50 por 100.

Costillas, 3 por 100.

Chocolates, 6 por 100.

Específicos, 1 por 100.

- Espinazo, 3 por 100.
Forrajes, 3 por 100.
Frutas frescas, 2 por 100.
Ganado en general, 1 por 100.
Garbanzos, 3 por 100.
Gasolina, 6 por 100.
Grasa consistente, 6 por 100.
Habas secas, 3 por 100.
Hortalizas, 2 por 100.
Jabón común, 6 por 100.
Leche condensada con azúcar, 2 por 100.
Lentejas, 3 por 100.
Maiz para pienso, 3 por 100.
Manteca de cerdo, 4 por 100.
Maquinarias y accesorios de industrias, 6 por 100.
Pan de gluten, 2 por 100.
Parafina, 6 por 100.
Pasta de sopa, 5 por 100.
Patatas, 2 por 100.
Pescado salado, 6 por 100.
Petróleo, 6 por 100.
Pulpa para pienso, 3 por 100.
Resinol, 6 por 100.
Sémolas, 6 por 100.
Tocino salado, 3 por 100.
Trigo 1,50 por 100.
Verduras, 2 por 100.
Vinos medicinales, 1 por 100.
Zumo de uvas, 1 por 100.
- Películas cinematográficas abonarán el 10 por 100 del importe del contrato de alquiler.

Sexta.—Para la valoración de las harinas a efectos de liquidación se fijará en 3,45 pesetas el arbitrio a pagar por quintal,

mas el 1 por 100 de su valor que se fija en 120,00 pesetas para el ejercicio de 1942.

Para la gasolina y para el mismo ejercicio se fija el valor del litro a 1'25 ptas.

Para el petróleo se fija el valor de 1,10 ptas. el litro a base del cual se liquidarán el 5 por 100 y el 1 por 100 según dispuesto.

Para el gas-oil se fija el valor de 0,60 ptas. el litro, para aplicación de los impuestos que existen establecidos para esta materia.

Para el fue-oil se fija el precio de 0,40 ptas. el litro, para aplicación del impuesto en igual forma y cantidad que el gas-oil.

Para el cemento se fija el valor de 150,00 ptas. la tonelada y cobrándosele el 5 por 100 a razón de este precio y el 5 por 100 restante sobre el valor en factura de origen.

Septima.—Para la determinación del valor de las mercancías se tendrán en cuenta además de las facturas de origen, cuantos documentos se crean precisos exigir al portador. Cuando por falta de comprobación no pueda fijar con certeza el valor de la mercancía, el Ayuntamiento, podrá optar a su voluntad entre percibir el arbitrio en la forma indicada o retener e incautarse del tanto por ciento correspondiente de mercancías, que enagenará después en pública subasta.

Octava.—Además del tanto por ciento fijado, las mercancías que se importan y que estén gravados en la Aduana Marroquí con impuestos especiales de importación, los satisfarán en la misma proporción y cantidad las que hayan de consumirse en la Ciudad, a excepción de los azúcares de todas clases, café crudo, tostado o molido, té verde y negro, cacao, pimienta, pimentón y sus imitaciones, canela, nuez moscada y clavos de especie.

Novena.—Quedan exceptuados de todo pago los artículos siguientes:

Agua a granel.

Equipajes nuevos o usados, incluso planos y ropa usadas.
Flores y plantas de jardín.

Huevos.

Leche fresca.

Maletas y muestrarios de viajantes, cuando se trate de muestras útiles para el consumo, deberá constituirse en depósito el importe de lo que devenguen las mercancías de que se trate. cuyo importe será devuelto al ser reexpedidos los artículos que fueron causantes del referido depósito.

La validez de esta será de seis meses, transcurridos los cuales, será ingresado definitivamente en la Caja del Ayuntamiento

Pescados y mariscos frescos. Papel y tinta de imprenta, destinados a la confección de periódicos locales.

Gallinas y toda clase de muestra sin valor de propaganda comercial.

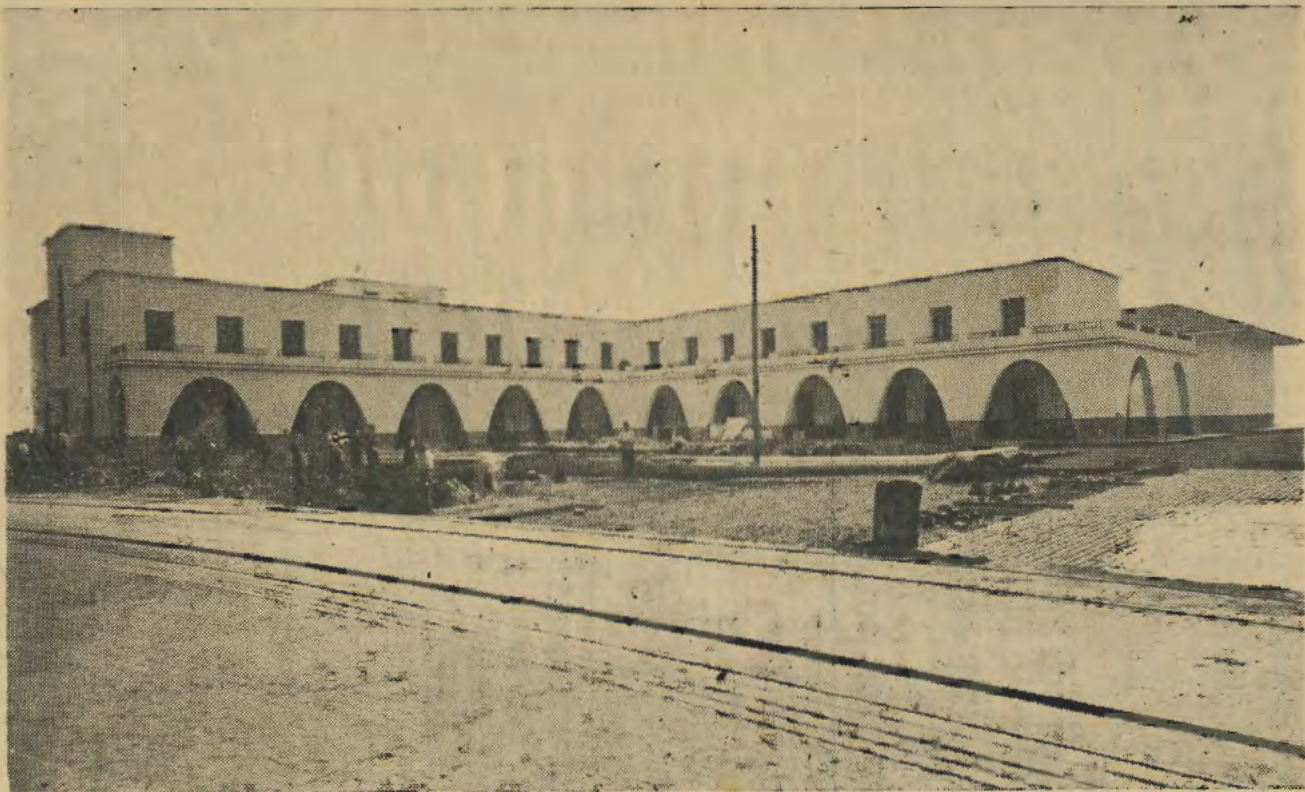
Material de guerra consignado al Estado y todo el material que se reciba para las distintas dependencias y servicios del Estado Español y Majzen Jalifiano; no obstante cuando los materiales, artículos o efectos se suministren por un abastecedor particular mediante contrato, abonará el arbitrio.

También se exceptúan del pago de todo impuesto, los carbones que se suministren a los barcos de todas clases.

Igualmente se declaran exentas las importaciones de novelas y libros escolares, plantas vivas, forestales y frutales, con raíz o sin ella, y asimismo la de palmitos, cuya procedencia de la Zona Española sea debidamente acreditada.

Décima.— Cuando se importen mercancías que sirvan de materias primas para fabricación de artículos en la Ciudad y que luego se exportan una vez fabricados al Protectorado, se devolverá el importe de lo abonado por dichas materias primas, cuando se haga la exportación.

El régimen de devolución se atenderá a las normas de carácter particular que se hayan dictado y se dicten en lo sucesivo.



Edificio para la Comandancia de Marina, Sanidad, Puerto franco, Policía, Servicio Sindical de Puerto,
Oficina recaudadora, Comisaría del Puerto y otros despachos oficiales

Undécima.—El Ayuntamiento de Melilla concede un régimen de devolución del arbitrio sobre toda clase de mercancías que se exporten al Protectorado o que se embarquen o reexpidan por vía marítima.

La solicitud de devolución de arbitrio deberá hacerse previamente a la salida de las mercancías, en un impreso, donde se haga constar la clase del producto, número de bultos y circunstancias que lo identifique acompañando los demás documentos que se fijen por el Ayuntamiento.

Duodécima.—Estas normas podrán sufrir variación, aunque sin exceder del tope máximo de gravámen fijado en la ordenanza del Excmo. Sr. Gobernador General, cuando el Ayuntamiento estime precisa su modificación total o parcial según la experiencia que la nueva implantación aconseje.

c). Impuestos Municipales Especiales

Además del impuesto del que hacemos referencia en el apartado b), el Ayuntamiento aplica a la importación de mercancías los impuestos especiales que rigen en la Aduana Marroquí, y ello según Ordenanza del Excmo. Gobernador General de las Plazas de Soberanía fecha 12 de Diciembre de 1938 (Boletín del Ayuntamiento del 15-12-938).

Dichos impuestos son los siguientes:

IMPUESTOS ESPECIALES

Diferentes mercancías abonarán en concepto de impuestos especiales, los derechos que a continuación se expresan:

Aguardientes y alcoholes de todas clases. . .	140,00 hectólitro	
Cloroformo	28 %	ad-valorem
Eter	112 %	»
Esencias de anetol y otros empleados en la fabricación de compuestos	70 %	»
Perfumería	35 %	»

Alcohol desnaturalizado.	15,00	hectólitro
Cervezas en barriles, pipas o bidones . . .	7,50	»
Cervezas en botellas.	10,00	»
Barajas o juegos de naipes, las llamadas es- pañolas.	Un timbre de 0'50	
Barajas o juegos de naipes; de las demás clases	Un timbre de 1'00	
Mieles, melazas, jarabes, mermeladas, jaleas de frutas, leche concentrada con azúcar y chocolate.	20,00	los 100kgs.
Galletas y bizcochos con azúcar, confituras, bombones y frutas confitadas o escar- chadas	30,00	los 100 »
Bujías de cualquier clase	15,00	los 100 »
Pólvora común y negra de minas	12,00	los 100 »
Dinamita	48,00	los 100 »
Acido perico y trinitotolueno	48,00	los 100 »
Explosivos para minas, a base de nitratos y clorato	30,00	los 100 »
Pólvoras de caza negra	48,00	los 100 »
Las demás pólvoras	90,00	los 100 »
Mechas y cordones	0,30	los 100 »
Cartuchos vacíos y cargados, cápsulas para barrenos, cohetes y fuegos artificiales . . .	6 %	ad-valorem
Vinos comunes en barriles o damajuanas. . .	10,00	los 100 lts.
Vinos comunes en botellas	20,00	los 100 »
Vinos generosos en barriles o damajuanas . .	30,00	los 100 »
Vinos generosos en botellas	50,00	los 100 »
Vinos espumosos.	200,00	los 100 »
Vermout en barriles o damajuanas	30,00	los 100 »
Vermout en botellas	50,00	los 100 »
Gasolinas y demás esencias	5,00	los 100 »
Gas-oil (actualmente)	5,00	los 100 »

Cerillas de madera	100,00 los 100kgs.
Cerillas de cera	200,00 los 100 »
Vainilla	70,00 los 100 »
Petróleos y aceites minerales refinados para el alumbrado.	5,00 los 100 lts.
Aceites minerales, lubricantes	10,00 los 100kgs.
Aceite de soya, algodón, cacahuets, sesamo, lino, calfa, cavina y similares	20,00 los 100 »
Cauchú, gutapercha y sus análogos y manu- facturas en todos estos productos.	50,00 los 100 »
Sacarinas	200,00 los 100 »

**d). Impuesto de la Delegación de Economía,
Industria y Comercio**

La Junta Local de Economía, Industria y Comercio venía cobrando un canon fijo de cinco pesetas por tonelada de mercancía importada que dedicaba a un fondo de compensaciones.

Desaparecida dicha Junta Local y habiendo pasado al Ayuntamiento todo cuanto a abastos se refiere, continúa en vigor el impuesto de referencia.

**e). Impuesto de Transportes, correspondiente a la
Intervención del Registro del Puerto Franco**

El Impuesto de transporte, está regulado por el Decreto del Ministerio de Hacienda del 5 de Mayo de 1941 (B. O. núm. 145 del 23) por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones Legislativas que regulan la percepción del Impuesto de Transportes por mar, aéreo y a la entrada y salida por las fronteras.

A continuación las tarifas aplicables a los transportes marítimos:

Tarifa aplicable a los Transportes

Marítimos

PASAJEROS

Clase de navegación	Lujo	Primera	Segunda	Tercera
<u>CABOTAJE</u>				
Entre los puertos de las zonas Norte, Sur o Levante	6,00	4,00	2,00	1,00
Entre la Zona Norte y Sur y entre estas y la de Levante o viceversa.	9,00	6,00	4,00	2,00
Entre la zona Norte y la de Levante o viceversa.	12,00	9,00	6,00	3,00
<u>GRAN CABOTAJE</u>				
Con destino o procedencia del Mediterráneo o costa de Africa hasta el Cabo Blanco	12,00	9,00	6,00	3,00
Con destino o procedencia de los demás puertos europeos	15,00	12,00	7,50	3,00
<u>ALTURA</u>				
Procedencia o destino a los puertos de esta navegación.	52,50	37,50	22,50	7,50

NOTAS:

1.^a Las clases intermedias denominadas preferentes, satisfarán el impuesto de la clase del mismo nombre con el 50 por 100 de recargo, considerándose la primera preferente como de lujo.

2.^a La zona norte comprende los puertos de las provincias de Guipúzcoa a Pontevedra, ambas inclusives; la zona Sur los de Huelva a Almería y la de Levante los de Murcia a Gerona.

Tarifa aplicable a los Transportes Marítimos

MERCANCIAS

Por tonelada métrica de 1.000 kilogramos.

PARTIDA	Cabotaje	Navegación de gran cabotaje		Navegación de altura	
		Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque
1. Materiales térreos de construcción.....	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50
2. Carbones minerales.....	0,60	3,00	1,50	4,50	2,25
3. Carbones vegetales y leña.....	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50
4. Petróleos brutos, benzol y gasolina.....	2,00	3,00	7,50	3,00	10,50
5. Fosfatos naturales, cal.....	1,00	1,50	3,00	1,50	3,00
(*) 6. Minerales, escorias y piritas de hierro.....	1,00	3,00	0,75	3,00	1,90
(*) 7. Minerales de manganeso.....	1,00	3,00	1,50	3,00	3,00
(*) 8. Piritas ferrocobrizas.....	1,00	3,00	2,25	3,00	2,25
(*) 9. Minerales de cobre.....	1,50	4,50	6,00	4,50	7,50
10. Minerales de plomo y antimonio.....	1,50	6,00	6,00	7,50	9,00
11. Cobre en torales y barras.....	10,00	75,00	75,00	75,00	75,00
12. Cáscara cobriza.....	5,00	75,00	45,00	75,00	45,00
13. Plomo en galápagos y mata cobriza.....	4,00	9,00	15,00	9,00	18,00
14. Las demás menas metálicas.....	1,50	4,50	7,50	6,00	9,00
15. Hierro y acero en materiales inutilizados.....	2,00	4,50	7,50	4,50	12,00
16. Lingotes de hierro.....	4,00	9,00	1,50	9,00	1,90
17. Barras carriles de hierro o acero.....	8,00	60,00	1,50	75,00	1,90
18. Sal común.....	3,00	6,00	0,50	6,00	0,50
19. Abonos minerales y orgánicos.....	1,00	4,50	4,50	4,50	4,50
20. Manufacturas y desperdicios de corcho.....	4,00	15,00	1,90	18,00	2,25
21. Vinos y bebidas alcohólicas de producción nacional.....	libre	libre	libre	libre	libre
22. Aceites de oliva con marca nacional en envases de vidrio u hojalata.....	4,00	12,00	3,00	14,00	libre
23. Vinos y aceites de oliva no comprendidos en las dos partidas anteriores.....	4,00	12,00	3,00	14,00	3,00
24. Frutas frescas o secas y hortalizas y legumbres frescas.....	4,00	12,00	1,00	14,00	1,00

(*) Véase las notas anejas tercera, cuarta, quinta y sexta.

PARTIDA	Cabotaje	Navegación de gran cabotaje		Navegación de altura	
		Desembarque	Embarque	Desembarque	Embarque
25. Cereales.....	6,00	15,00	7,50	15,00	7,50
26. Arroz.....	4,00	10,00	2,50	10,00	2,50
27. Madera en rollo y pasta de madera para fabricar papel.....	3,00	2,25	3,00	2,25	3,75
28. Forrajes y semillas.....	4,00	7,50	7,50	9,00	9,00
29. Garbanzos y legumbres secas...	4,00	15,00	4,50	18,00	6,00
30. Coloniales (Azúcar, café, canela y Ié).....	6,00	75,00	15,00	75,00	18,00
31. Conservas de todas clases.....	6,00	12,00	5,00	15,00	6,00
32. Ganados y animales vivos.....	4,00	15,00	15,00	21,00	30,00
33. Buques conducidos a remolque, los inutilizados y restos de buques naufragos.....	2,00	6,00	6,00	7,50	7,50
34. Maquinaria agrícola.....	5,00	9,00	7,50	9,00	9,00
35. Automóviles completos o desarmados y chasis con motor.....	8,00	150,00	11,25	150,00	15,00
36. Envases vacíos.....	libre	libre	libre	libre	libre
37. Metálico.....	40,00	150,00	300,00	150,00	300,00
Las demás mercancías no expresadas					
38. Primeras materias.....	1,50	4,50	6,00	4,50	7,50
39. Substancias alimenticias.....	8,00	20,00	10,00	25,00	12,00
40. Artículos fabricados.....	10,00	60,00	11,25	75,00	15,00
41. Papel continuo para periódicos y revistas.....	8,00	30,00	11,25	36,00	15,00

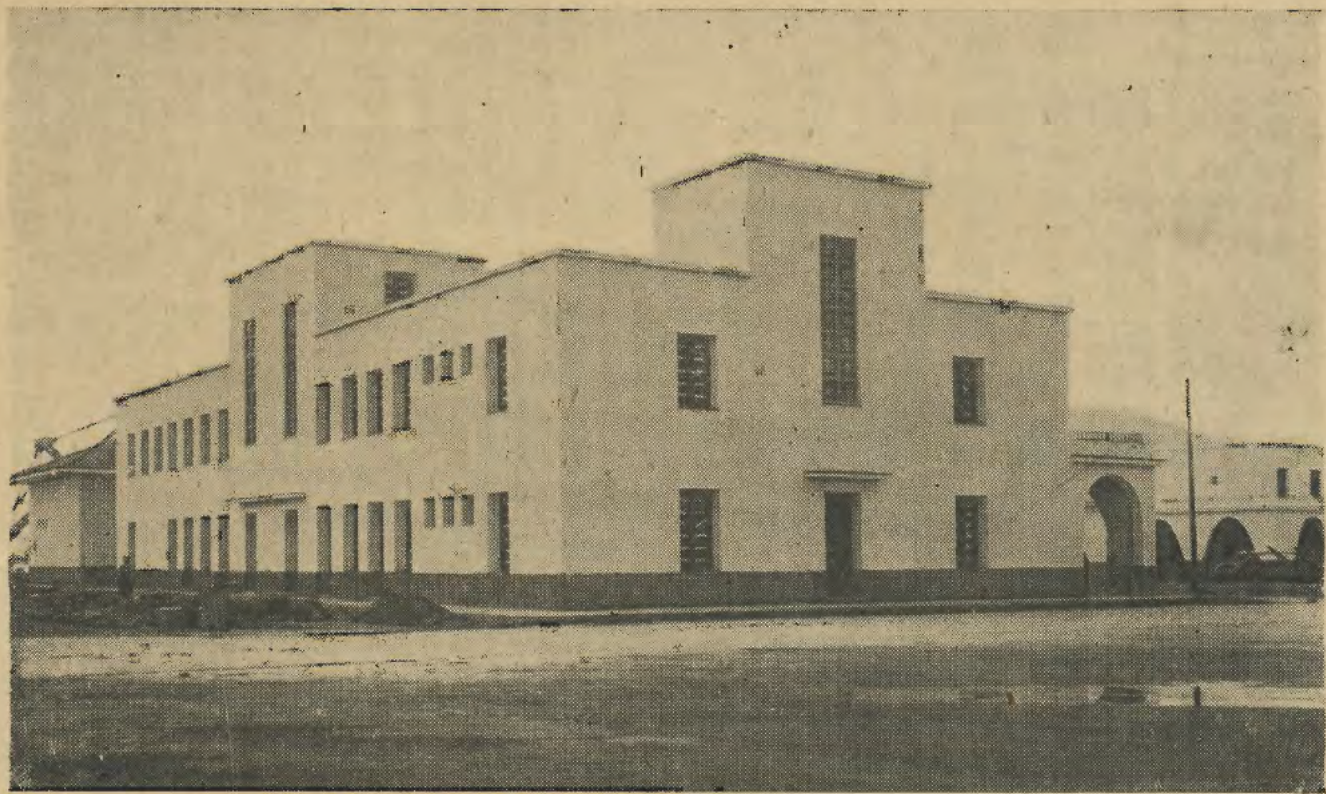
NOTAS ANEJAS A LA TARIFA DE MERCANCIAS:

1.^a Se consideran como materiales de construcción, comprendidos en la partida primera de las tarifas, las tierras y piedras para construcción, las artes y las industrias, vidrio y cristal roto, pizarras, ladrillos, mármoles en bloque y chapa, tierra refractaria y en general, todos los materiales de barro o de cemento destinados a la construcción, solado y revestimiento de edificios y cañerías.

2.^a En la partida de carbones minerales se incluirán el cok, los aglomerados, esquistos bituminosos asfalto y alquitrán y breas minerales.

3.^a En la partida séptima se incluirán los minerales de manganeso hasta el 35 por 100 de zinc metal.

4.^a Se estimarán piritas ferrocobrizas las que contengan más del 1'50 hasta el 5 por 100 de cobre. Las piritas que contengan hasta el 1,50 por



Edificio para despachos oficiales. Fachada correspondiente a la Comandancia de Marina

100 de cobre, pagarán el impuesto de transportes por la partida sexta, correspondientes a los minerales, escorias y piritas de hierro.

5.^a Se estiman como minerales de cobre aquellos que contengan más del 5 por 100 de cobre.

6.^a Entre las demás menas metálicas se comprenderán el mineral de manganeso con más del 35 por 100 de manganeso metal, las blendas y las calaminas ricas con más del 50 por 100 de zinc metal y los demás no expresados, así como las escorias de estaño.

7.^a Se consideran como inútiles los materiales de hierro y acero cuando solo puedan usarse en la refundición.

8.^a Se incluirán en la partida de abonos todos los productos que tengan esencial y directamente dicho destino como los nitratos potásicos, sódicos y amoniacos, los nitratos y los supersosfatos de calcio, sales de Slassfurt, escorias Thomas, tierras azufrosas y guano y sus análogos.

9.^a En la partida 25 se consideren incluidos el chacolí, la sidra y la cerveza.

10. Se asimilan a los buques conducidos a remolque, los inutilizados y restos de buques naufragos, los diques flotantes, dragas, gánguiles y aparatos análogos. Los remolques satisfarán el impuesto, salvo en los casos siguientes:

a). Cuando se trate exclusivamente de la entrada y salida de los puertos.

b). Cuando un buque se remolque de un punto a otro, situado dentro de la misma zona, para terminar su construcción o armamento o tomar o completar la carga.

c). Cuando se trate de remolques de gabarras o trenes de gabarras que conduzcan mercancías, pertenezcan o no, gabarras y remolcador a la misma entidad.

11.^a Para la designación de primeras materias, animales vivos, sustancias alimenticias y artículos fabricados, se tendrá en cuenta la clasificación establecida en la estadística comercial, consultándose los casos dudosos, para constituir un repertorio complementario.

OBSERVACIONES: Conforme al artículo 8.^o del Decreto, en los puertos del Norte de Africa se exigirá el impuesto de transporte conforme a las normas señaladas para las Islas Canarias.

De acuerdo con el artículo 7.^o para las Islas Canarias se liquidarán como impuesto de transportes por mar en el comercio y navegación de cabotaje las cuotas íntegras que para los puertos de la Península y Baleares. En la navegación de gran cabotaje y altura se satisfará como impuesto la mitad de las cuotas correspondientes a la Península y Baleares.

f). Derechos obvencionales

Los derechos obvencionales de la Aduana del Puerto Franco, se regulan por la Ley del 23 de Diciembre de 1916, Real Decreto del 15 de Noviembre de 1923 y Real orden de 17 de Enero de 1924.

Entresacamos del Real Decreto, aquellas partidas que tienen aplicación al Puerto de Melilla.

Tarifas de Derechos Obvencionales de los Funcionarios de Aduanas

NAVEGACIÓN DE IMPORTACIÓN

En el comercio de importación y tránsito satisfarán los Capitanes y Patrones de los buques las cantidades siguientes:

Manifiestos

DE VAPOR

	<u>Pesetas</u>
DE ALTURA	
Con carga	30,00
Con sólo pasaje, hasta 75 viajeros.	40,00
De más de 75 hasta 100	65,00
Idem de 100	80,00
Con carga y pasaje.	40,00
En lastre o tránsito que toquen en el puerto sólo para cargar.	10,00

DE GRAN CABOTAJE

Con carga.	20,00
Con sólo pasaje:	
Hasta 75 viajeros de pasaje	40,00

	<u>Pesetas</u>
De más de 75 a 100.	65,00
Idem de 100	80,00
Con carga y pasaje	20,00
En lastre o tránsito que toquen en el puerto sólo para cargar.	5,00

DE VELA

De altura con carga.	20,00
De gran cabotaje con carga	10,00
En lastre	5,00

Solicitos de transbordo

De navegación de altura	10,00
Idem de gran cabotaje	5,00
Talón de transbordo en el puerto de destino	10,00

Navegación de exportación

*En el comercio de exportación satisfarán los Capitanes
o patronos de los buques por cada carpeta:*

CARPETAS

Buques con carga hasta 10 toneladas.	2,00
De más de 10 a 25	4,00
Idem de 25 a 50	5,00
Idem de 50 a 100.	10,00
De más de 100 a 200	15,00
Idem de 200 a 500	20,00
Idem de 500 a 1 000.	25,00
Idem de 1.000 a 2.000	40,00
Idem de 2.001 en adelante.	50,00

Buques de vapor con sólo pasaje

Hasta 75 viajeros	40,00
De más de 75 hasta 100	65,00
Idem de 100	80,00

Transbordos

	<u>Pesetas</u>
Hasta 5 toneladas	2,50
De 6 a 25.	5,00
De 25 a 100	10,00
De 101 en adelante	15,00

Trabajos en horas extraordinarias o en días festivos, tanto en importación como en exportación

HORAS EXTRAORDINARIAS

Hasta tres horas.	25,00
Hasta media noche.	40'00
Noche entera	75,00

DIAS FESTIVOS

Hasta medio día	40,00
Todo el día	75,00
Media noche	75,00

Navegación de cabotaje de salida

CARPETAS

Buques con carga:

Hasta 5 toneladas	1,00
De más de 5 a 10.	2'00
Idem de 10 a 25	3,00
Idem de 25 a 50	4,00
Idem de 50 a 100.	5,00
Idem de 100 a 500	6'00
Idem de 500 a 1.000.	10,00
Idem de 1.000 a 2.000	15,00
Idem de 2.001 en adelante.	20'00

	<u>Pesetas</u>
Cuando se abran más de 10 carpetas para el mismo buque, se liquidarán todas ellas al 75 por 100 de la tarifa anterior.	
Buques con solo pasaje	5,00

Navegación de cabotaje de entrada

Se repite la tarifa anterior.

Transbordos

Por cada solícito de transbordo	2,50
Idem id. de parte, para la descarga (Serie A., número 8), pagará el Capitán o Patrón	1,00

Trabajos en horas extraordinarias o en días festivos en cabotaje de entrada o salida

HORAS EXTRAORDINARIAS

Hasta tres horas	10,00
Hasta media noche	15,00
Noche entera	25,00
Días festivos	25,00

Comercio de importación

Por cada declaración u hoja de adeudo satisfará el consignatario de las mercancías según el peso de éstas.

TARIFA GENERAL

Hasta 100 kilogramos	1,00
De más de 100 a 250	2,00
De 250 a 500	3,00
De 500 a 1.000	4,00
De 1.000 a 5.000	6,00
De 5.000 a 10.000	10,00
De 10.000 a 25.000	20,00

	<u>Pesetas</u>
De 25.000 a 50.000	30,00
De 50.000 a 100.000	40,00
Idem de 100.000 por los primeros 100.000	40,00
Y por cada tonelada de exceso	0,25

EXCEPCIONES

Carbones minerales de las partidas, 30, 31, 32, 33, y 34, del Arancel por tonelada	0,05
Combustibles minerales y líquidos, por tonelada	0,50
Caucho de la partida 1942 del Arancel, por cada tone- lada	1,00
Cereales, legumbres, piensos y forraje, por idem.	0,25
Carbón vegetal, por idem	0,20
Fosfatos de cal, nitrato de sosa comercial y primeras materias para abonos a granel, cementos, cales y tierras industriales, por tonelada	0,05
Fosfatos de cal, nitrato de sosa comercial y primeras materias para abonos envasados, por idem	0'10
Automóviles, uno	25,00
Motocicletas, una	10,00
Despacho de madera ordinaria, por metro cúbico, uno	0,10

Ganados

BOVINO CABALLAR, MULAR Y ASNAL

Hasta 50 cabezas, por cabeza	2,50
De más de 50 hasta 100, por idem	2,00
De más de 100 hasta 200, por idem	1,00
De cerda, por idem	0,50
Lanar y cabrío, por idem	0,26

Embarcaciones

Menores, una.	5,00
Las demás de vela, una.	15,00

	<u>Pesetas</u>
De vapor hasta 1.000 toneladas.	25,00
Idem de más de 1.000 idem	50,00
Pipería y cascos de metal que se importen temporalmente o reimporten, por cada uno.	0,05
Sacos vacíos que se importen temporalmente, los 100 kgs.	0,35

NOTAS:

A.—Por las horas extraordinarias que se empleen en los despachos de combustibles minerales líquidos, por hora 100,00.

B.—Trabajos en horas extraordinarias o en días festivos, la misma tarifa que la señalada en la navegación de importación.

C.—En las declaraciones de mercancías para varios destinatarios servirá de base para la liquidación la mercancía consignada a cada uno.

Comercio de exportación

Por cada factura de exportación pagará el cargador, según el peso de las mercancías:

	<u>Pesetas</u>
Hasta 1 tonelada.	2,00
De más de 1 a 3	3,00
De más de 3 a 5	4,00
De más de 6 a 10.	6,00
De más de 10 a 20	8,00
De más de 20 a 40	10,00
De más de 40 a 60	12,00
De más de 60 a 80	16,00
De más de 80 a 100.	20,00
De más de 100 a 200	30,00
De más de 200 a 500	40,00
De más de 500 a 1.000.	60,00
Por cada 100 toneladas o fracción de exceso	3,00

EXCEPCIONES

Pesetas

Minerales, cloruro de sodio (sal común) y las frutas frescas pagarán la mitad de la tarifa anterior.	
Tejidos, perfumería, juguetes, azafrán, naipes, calzado, pieles curtidas, cueros, suelas, paraguas, sombrillas y abanicos, por cada bulto	1,00
Lana en balas, pieles secas en bruto y en fardos, hilados de todas clases en fardo, por bulto.	0'50
Lana en sacas, por bulto.	0,15
Todas las anteriores mercancías, cuando vayan destinadas a las plazas españolas del Norte de Africa y Canarias, por cada bulto.	0,50
Trabajos en horas extraordinarias o en días festivos, la misma tarifa que la señalada en la navegación de exportación.	

Comercio de cabotaje de salida (*) ()**

Por cada factura de cabotaje, satisfarán los cargadores en el puerto de embarque:

Hasta 1 tonelada.	1,00
De más de 1 a 3	2,00
De más de 3 a 5	3,00
De más de 5 a 10	4,00
De más de 10 a 20	6,00
De más de 20 a 40	8,00
De más de 40 a 60	10,00
De más de 60 a 80	12,00
De más de 80 a 100.	15,00
Por cada 10 toneladas o fracción de exceso.	1,00

EXCEPCIONES (*)

Lingotes, barras, barras carriles, de hierro y acero, cales, cementos, tierras industriales, minerales, sal y abonos, pagarán la mitad de la tarifa anterior, siendo el mínimo de percepción.	1,00
---	------

Comercio de cabotaje de entrada (*)

Se repite la tarifa anterior.

EXCEPCIONES

	<u>Pesetas</u>
Calzado y juguetes en caja, por cada caja	0,25
Pescado fresco, por idem	0,15
Huevos, aves y conejos, por cada solicito.	5,00

G A N A D O

Caballar, hasta 100 cabezas, por cabeza	2,00
Idem de más de 100 idem, por idem.	1,50
Bovino, hasta 250 cabezas, por idem	1,00
Idem de más de 250 idem, por idem.	0,50
Cerda, hasta 50 cabezas, por cada solicito	15,00
Idem de más de 50, hasta 300 idem, por idem	50,00
Idem de más de 300, hasta 500 idem, por idem	75,00
Idem de más de 500 en adelante	100,00
Lanar y cabrío, hasta 100 cabezas, por idem.	10,00
Idem de más de 100 hasta 1 000 por idem.	25,00
Idem de más de 1.000 hasta 2.000, por idem	50,00
Idem de más de 2.000 en adelante.	100,00

Trabajos en horas extraordinarias y días festivos en el comercio de cabotaje de salida y en el de entrada, la misma tarifa que la señalada en la navegación de cabotaje.

NOTA: En las facturas de cabotaje se liquidarán separadamente la mercancía perteneciente a cada interesado.

Certificaciones

Por cada certificado expedido por las Aduanas con referencia a los documentos de despacho de cualquier clase que sea	5,00
--	------

(*) Por Real Orden de 10 de Marzo de 1924 se ha dispuesto la inclusión del carbón mineral entre los artículos que gozan de la reducción del 50 por 100 de los derechos obvencionales consignados bajo los epígrafes de comercio de cabotaje de salida y comercio de cabotaje de entrada, en la tarifa aprobada por Real Decreto de 15 de Noviembre de 1923, debiendo ser liquidados a 0,05 pesetas por tonelada, y con un mínimo de percepción de una peseta.

(**) Véase la Circular de la Dirección General de 11 de Marzo de 1924.

g) Tarifas de Carga y Descarga de Mercancías

Los elementos interesados en las Tarifas de carga y descarga de los puertos, son, por un lado, los Consignatarios y, por otro el Comercio. El Estado, que se reserva el derecho de aprobar estas Tarifas, tenía en cuenta los intereses del consumidor, escuchando a los Ayuntamientos y asimismo el de los obreros de la carga y descarga, un representante de los cuales forma parte de la Comisión Permanente de la Junta. A esta, como oficina delegada de la Administración, y muy especialmente a su Ingeniero Director en su calidad de Jefe de los servicios de explotación de los Puertos correspondía el estudio de las citadas tarifas.

En Melilla, por las circunstancias especiales en que se han ido desarrollando el puerto y la ciudad, tan influidos por las incidencias de la guerra de Africa, las cosas han ido de otra manera y la Junta, por lo tanto el Estado, no han intervenido nunca ni en el estudio, ni en la redacción de las tarifas de carga y descarga. Es un absurdo al que viene a poner fin la aprobación del Reglamento de trabajo de carga y descarga, estiba y desestiba del 6 de Septiembre de 1939.

En efecto el artículo 20 de este Reglamento dispone que el Ingeniero Director de cada Puerto y el Delegado del Trabajo redactarán el Reglamento especial correspondiente a cada localidad para someterlo a la aprobación de las Direcciones Generales de Puertos y de Trabajo, y la Orden Ministerial de O. P. del 8 de Noviembre de 1939, determina que para el mas eficaz resultado de la aprobación del Reglamento de carga y descarga, estiba y desestiba, y como primera medida, se estudien las nuevas correspondientes tarifas, a cuyo efecto, se nombran unas comisiones presididas por el Presidente de la Junta de cada Puerto y formada por el Ingeniero Director, el Comandante de Marina y el Delegado del Trabajo. Posteriormente se añadió a esta Comisión un representante de los Sindicatos.

Es decir, que la aprobación de las Tarifas de carga y descarga, estiba y desestiba, continúan siendo función privativa del Estado, por el intermedio de las Juntas de Puertos y con los asesoramientos que proceden.

Como quiera que el Reglamento especial de carga y descarga, estiba y desestiba de este puerto, está terminado y pendiente de aprobación esperamos que próximamente podrá funcionar la Comisión que ha de fijar las tarifas correspondientes al puerto de Melilla.

Mientras tanto, señalemos que las tarifas actualmente en vigor, fueron aprobadas por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación en su sesión de 6 de Marzo de 1955. Insertamos a continuación dichas tarifas.

Tarifas para la Carga y Descarga de Mercancías

	Per toneladas — Pesetas
Mercancías envasadas en sacos sea cualquiera su clase con peso no superior a 100 kilos, excepto el cemento y cal hidráulica	4,50
Cemento y cal hidráulica	4,80
Mercancías envasadas en cajas, fardos, cestas, huacales, atados y sus similares, sea cualquiera su clase con peso no superior a 100 kilos	6,00
Líquidos o semi líquidos (grasas) sea cualquiera su clase, excepto gasolina, gas-oil y petróleos en garrafas, bidones, bocoyes, pipas, barriles o petrolinas sea cualquiera su peso	5,00
Carbón vegetal, mineral y de cok a granel	6,00
Gasolina, gas-oil y petróleo en bidones	4,50
Hierros en piezas no superior a 100 kilos, maderas en tablón y hasta medio tablón, postes y traviesas no excediendo de cinco metros de longitud	6,00

	<u>Pesetas</u>
Idem id. excediendo de cinco metros	7,00
Idem id. en tablillas y listones sueltos.	10,00
Todas las mercancías no mencionadas ni envasadas en sacos, ni fardos, ni cestos, ni huacales, ni atados, ni en sus similares, y con peso no superior a 100 kilos	7,00
Bidones, bocoyes, barriles y todas clases de recipientes para envases, que van o vienen de vacío	8,00

Bultos que no siendo de líquidos o grasas pesen más de 100 kilogramos

TEJIDOS

De 101 a 1.000 kilogramos	7,00
De 1.001 kilogramos en adelante	10,00

MAQUINARIAS Y OTRAS MERCANCÍAS

De 101 a 1 000 kilogramos	10,00
De 1.001 kilogramos en adelante	15,00

GANADO

	<u>Per unidad</u>
Caballos, mulos sueltos, con bragas, u otros medios auxiliares.	5,00
Caballos, mulos saliendo por sus propios medios.	2,50
Caballos y mulos en jaulas	8,00
Carneros y cabras	0,40
Cerdos	0,80
Asnos, saliendo por sus propios medios.	1,25
Idem descargados con bragas u otros medios auxiliares.	2,50
Pavos	0,25
Toros o vacas en jaulas	10,00
Toros o vacas saliendo por sus propios medios	2,50
Idem id. descargados con bragas u otros medios auxiliares	5,00

VEHÍCULOS

	<u>Pesetas</u>
Automóviles en régimen de turismo	15,00
Idem o camiones con peso hasta 2.000 kilos (bulto) . . .	30,00
Idem id. id. mayor de 2.000 kilos (bulto)	45,00

Guarderías, encerados y tarimas

Los tres primeros días, contados desde el siguiente al en que termine el buque su descarga, la mercadería no pagará cantidad alguna por estos conceptos.

Transcurridos los tres días de permanencia libre, la mercancía devengará por tonelada y día:

GUARDERÍA

0,50 ptas por cada una de las cinco primeras toneladas y a razón de 0,25 ptas. por las restantes.

ENCERADOS

0,40 ptas. por cada una de las cinco primeras toneladas y a razón de 0,20 ptas. las restantes.

TARIMAS

0'10 ptas. por cada una de las cinco primeras toneladas y a razón de 0,05 las restantes

Cuando se trate de partidas menores de 500 kilogramos pagarán a diario: 0,25 ptas. por guardería; 0,20 por encerados; y 0,05 pesetas por tarima.

NOTA: Cuando para la descarga o carga de ciertos bultos, haya que utilizar la grúa, los gastos que esto ocasione serán a cargo de la mercancía, independientemente de los de la Tarifa de carga y descarga.

Esta Tarifa es para los barcos atracados al muelle, y siendo la descarga por lanchas, los precios serán dobles.

La carga cuyo conocimiento sea inferior a 250 kilogramos pagará el 50 por 100 sobre el correspondiente precio de Tarifa con un mínimo de una peseta por conocimiento

Estas tarifas fueron aumentadas en un 27 por ciento por la Delegación del Gobierno, según comunicación puesta a la Cámara de Comercio por la Delegación Sindical con fecha 5 de Enero de 1941. Quedaron invariables las tarifas de guardería, encerados y tarimas; y para la gasolina, gas-oil y petróleo en bidones, el aumento se redujo al 10 por ciento.

La Junta de Fomento, no tuvo conocimiento ni intervención alguna en el estudio de los aumentos que se consignan.

h) Tarifas de Arrumbo

Análogas consideraciones a las que se han hecho acerca de las tarifas de carga y descarga, tenemos que hacer respecto a las tarifas de arrumbo. La Junta no ha intervenido, como era su derecho, ni en el estudio ni en la aprobación de unas tarifas que son de una exclusiva aplicación en el puerto, y sobre ellas tendrá que decidir también la Comisión, presidida por el Presidente de la Junta a que se ha hecho referencia en el apartado anterior.

Por las noticias que tenemos, en el año 1952, fueron confeccionadas unas bases que regulaban las operaciones de carga y descarga de muelle a elemento de transporte y viceversa, para lo cual se pusieron de acuerdo la Unión Gremial y la Sección de arrumbo de las antiguas organizaciones obreras. En 27 de Junio de 1957 se hicieron algunas modificaciones que la práctica había impuesto.

Nuevas modificaciones fueron denegadas por el Jefe del Sindicato de Transportes en atención a estar pendiente la aprobación del Reglamento Especial del Puerto de Melilla para los servicios de carga y descarga.

Bases de Trabajo y Tarifas para la Carga y Descarga de Vehículos en el Puerto

1.º Están comprendidos en estas Bases los trabajos que se ejecuten, dentro de la zona del muelle del puerto de Melilla, para la carga y descarga de vehículos, tanto de sangre como de motor.

También quedan comprendidos en estas Bases los trabajos de carga, descarga, estiba y desestiba, en almacenes que radiquen dentro de la Zona de Soberanía. Cuando en estos alma-

cenas haya personal obrero de colocación fija, que puedan efectuar las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba, será este personal obrero el que realice los trabajos, pero si fuese preciso contratar personal eventual para estos trabajos, dicho personal habrá de pertenecer a la Sección de Arrumbo. No será necesario contratar personal perteneciente a dicha Sección, para carga, descarga, estiba y desestiba en almacenes, de partidas que no pasen de una tonelada.

Queda exceptuada de estas Bases, la carga, descarga, estiba y desestiba, tanto en el muelle como en almacenes, de todas aquellas mercancías que por su naturaleza, requiera para estas operaciones, operarios especializados.

Los patronos quedan en libertad para contratar a su satisfacción si así lo desean, a los obreros denominados «pileros», o sea, los encargados de hacer las pilas sea de saquerío, cajas, bocoyes, bidones o barriles, sin que constituya una obligación el contratar separadamente este personal, siendo también de libre contratación los encargados de la clasificación de maderas.

2.^a La jornada de trabajo será la legal de ocho horas.

3.^a Se observará en un todo el descanso dominical y se considerará festivo las fiestas oficiales señaladas por el Estado

4.^a Todo lo que se relacione con los accidentes del trabajo se regulará de conformidad con lo dispuesto en las leyes vigentes sobre la materia. Las indemnizaciones y salarios correspondientes a los accidentes de trabajo se regularán por el promedio de lo que estos obreros hayan obtenido en un día por el trabajo a destajo durante el trimestre anterior al que ocurra el accidente, de conformidad con los preceptos del apartado d) del artículo 22 de la Ley de 8 de Octubre de 1932. Para responder del seguro de accidentes se considerarán incrementados en un dieciocho por ciento los precios de las tarifas señaladas en la presente Base.

5.^a El personal de la Sección de Arrumbo queda obligado

a cargar sin preferencia alguna por riguroso turno de contratación, cuantos vehículos se presenten en el muelle a tal objeto, ya sean de las empresas de transportes ya sean propios de la casa receptora de mercancías.

6.ª Dada la diversidad de trabajos a realizar por los obreros de esta profesión y la falta de uniformidad tanto en los bultos como en las partidas de mercancías, se establece, el trabajo a destajo con los siguientes horarios y tarifas:

1.º HORARIO.—Desde 1.º de Noviembre a 31 de marzo; de 8 a 12 por la mañana y de 1,30 a 5,30 por la tarde. Desde 1.º de abril a 30 de Octubre; de 8 a 12 por la mañana y de 2 a 6 por la tarde.

2.º TARIFAS.—A) Saquerío en general.

En el muelle.—Tanto la carga como la descarga, a 1,40 pesetas por tonelada.

En almacenes.—Carga a 1,40 pesetas por tonelada. Descarga y estiba a 1,75 pesetas por tonelada.

B) Bidones, bocoyes o barriles (llenos de líquido o semilíquido).

En el muelle.—Carga.

De 101 a 175 kilos, a 0,40 por unidad

» 176 a 250 » a 0,60 » »

» 251 a 450 » a 0,75 » »

» 451 a 850 » a 2,00 » »

En almacenes.—Descarga y colocación:

De 101 a 175 kgs.

Rodados, a 0,25 pesetas. Remontados a 2, a 0,30 pts.

» a 3, a 0,50 »

» a 4, a 0,70 »

De pié en el suelo a 0,30 pts. » a 2, a 0,50 »

» a 3, a 0,75 »

» a 4, a 1,00 »

De 176 a 250 kgs.

Rodados a 0,30 pesetas. Remontados a 2, a 0,40 ptas.	
	» a 3, a 0,60 »
	» a 4, a 1,00 »
De pié en el suelo, a 0,40 pts.	» a 2, a 0,60 »
	» a 3, a 0,75 »

De 251 a 450 kgs.

Rodados a 0,40 pesetas. Remontados a 2, a 0,80 »	
	» a 3, a 1,00 »

De pié en el suelo, a 0,50 ptas.

De 451 a 850 kgs.

Rodados, a 1,50 ptas.

De pié en el suelo a 2,00 ptas.

Estos precios se entienden por unidad.

Bidones, bocoyes y demás barrilaje vacío.

Carga de 450 a 850 litros de capacidad, a 0,50 ptas. por unidad; descarga a 0,30 ptas. Medias a 0,25 ptas. una por la carga y 0,20 por la descarga. Inferior hasta 100 litros, carga a 0,20 ptas. y descarga a 0,15 ptas. Inferior de 100 litros, carga o descarga a 0,10 ptas. por unidad:

C) Bultos en general.

Todos los bultos que pesen hasta 100 kilos, tanto fardos como cajeros, carga a 1,75 pesetas por tonelada; descarga en el muelle y almacenes a 1,75 por tonelada. Estos bultos se agruparán por partidas cuando proceda de un mismo barco. Cuando las partidas sean inferiores a media tonelada, se pagará un mínimo de una peseta por la carga de cada partida o su descarga en el muelle.

Todos los bultos cuyo peso exceda de 100 kilos, regirá tanto en la carga como en la descarga la siguiente tarifa:

De 101 a 150 kgs. a 2,00 tonelada	
» 151 a 200 » a 2,20 »	
» 201 a 300 » a 2,50 »	

De 301 a 400 kgs.	a 3,70	tonelada
» 401 a 500	» a 7,00	»
» 501 a 600	» a 10,00	»
» 601 a 700	» a 15,00	»
» 701 a 1.000	» a 20,00	»
» 1.001 a 1.500	» a 25,00	»
» 1.501 en adelante	a 30,00	»

Los bultos pesados que por voluntad del receptor se des-
hagan para la carga, pagarán como enteros con arreglo a pre-
cio y tarifa de esta escala.

Cuando los bultos sean muebles nuevos de importación, se
pagarán a 3,50 por tonelada.

Cuando los bultos no estuvieran agrupados por partidas por
proceder de distintos barcos o por cualquier otra causa y hubie-
se de entresacarlos de las pilas, se pagará la carga en el muelle
a dos pesetas por tonelada.

D) Hierros, maderas y mármoles.

Hierros en general.—(Chapas, lingotes y hierro comercial)
Carga en el muelle, a 2,50 pesetas por tonelada. Viguería en
general, a 3,50 pesetas por tonelada.

Maderas.—Carga en el muelle, a 1,75 pesetas por tonelada.
Descarga en almacenes y acarreo en las pilas a 2,70 pesetas por
tonelada.

Mármoles y piedras análogas.—(De importación) En table-
ros, carga en el muelle, a 3,00 pesetas por tonelada, descarga en
almacenes, a 3,00 ptas. por tonelada. En bloques para la expor-
tación, descarga en el muelle, a 1,75 pesetas por tonelada.

Materiales de uralita y tejas.—A 3,00 pesetas por tonelada.

E) Frutas frescas y hortalizas.

Carga o descarga en el muelle, a dos pesetas por tonelada.

F) Pieles sin curtir.

Fardos en sacos, carga, 0,75 por bulto. Descarga en el muelle,
a 0,40 pesetas por bulto. Fardos en fresco, carga, 0,50 por
bulto. Descarga en el muelle a 0,30 pesetas por bulto.

G) Paja, leña y carbones.

Paja.—En pacas, carga en el muelle, a 2,00 pesetas por tonelada. Descarga en almacenes o depósitos, estibas hasta siete pacas de altura, iguales precios que en la carga. Estibada en más altura a precios convencionales.

Esparto.—Cuando la carga del barco se efectúe directamente desde los vehículos, quedan los exportadores en libertad de poder efectuar esta operación con el personal que lleve el vehículo a este fin. Cuando haya de quedar depositada en el muelle la mercancía, por no poderse efectuar la carga del barco, a 2,00 pesetas por tonelada.

Palmilla y crin vegetal.—Carga o descarga a 1,25 pesetas por tonelada.

Leña.—Descarga en el muelle, a 1,00 pesetas por tonelada. Carga en el muelle y descarga en almacenes, a 1,50 por tonelada.

Carbones vegetales.—Será potestativo del dueño de la mercancía el contratar libremente el personal para su carga o descarga, cuando se trate de mercancía procedente del Protectorado. Cuando esta mercancía proceda de otros lugares, pagará con arreglo a la tarifa de saquerío en general.

Carbones minerales.—Todo importador de carbones que no tenga en el muelle o almacenes personal propio para efectuar las operaciones de carga en vehículos o descarga en almacenes, habrá de contratar a jornal el personal que necesite de la Sección de Arrumbadores, abonando los jornales a razón de 15,00 pesetas cuando el trabajo se realice en el muelle, y de 16 pesetas cuando se realice en almacenes.

H) Pescados.

El pescado fresco que se embarca diariamente para la exportación, en cajas o barriles, será descargado de los vehículos por el personal que llevan estos, libremente contratados por los

j). Tarifas de Transportes

A continuación las tarifas vigentes en la Ciudad para el transporte en carros tirados por caballerías.

ARTÍCULOS	Cantidad	Pesetas
Barrería hasta 400 kgs	Tonelada	15,50
> de 500 kgs. en adelante....	Unidad	6,00
> vacío, de 1 a 50 litros.....	>	0,40
> > de 51 a 200 >	>	1,00
> > de 201 a 400 >	>	2,00
> > de 500 a 1.000 >	>	5,50
Cajerío y fardos, hasta 200 kilogramos	Tonelada	10,65
> y > de 201 a 400 >	>	15,95
> y > de 401 a 1.000 >	>	18,50
Paja, esparto, carbón vegetal y cacahuet.....	>	15,50
Leña.....	>	10,65
Muebles nuevos, cualquiera que sea el peso.....	>	26,50
Las partidas inferiores a 250 kgs. pagarán como mínimun.		8,00
<i>Materiales de construcción:</i> Hierro comercial.....	>	10,65
Viguería de cualquier longitud.....	>	15,50
Tubería de hierro	>	10,65
Chapas de hierro en paquetes... ..	>	10,65
Uralita y tubos de cemento.....	>	10,65
Cemento, cal y yeso	>	6,65
Ladrillos, losas y tejas	>	15,50
Ladrillos, losas y tejas, (en caja)	>	10,65
Maderas.....	>	10,65
Maderas, en paquetes para envases.....	>	12,60
Saquerío en general.....	>	8,65
<i>Garrafas</i> , cualquiera que sea su peso y contenido	Unidad	0,65
> > > > su > y > repartida.....	>	1,00
> que sean de más de 50 kilogramos (de ácido)...	>	2,00
Tubos de oxígeno cualquiera que sea su peso.....	Tonelada	15,50
Pieles, hierro viejo y trapos	>	10,65
Pieles frescas.....	>	10,65
Pieles secas.....	>	15,50
Frutas y hortalizas,.....	>	14,65
Envases vacíos, por bulto.....	>	1,50
Mármoles.. ..	>	15,50
<i>Repartidas de mercancías</i>	>	14,65
Embarque y desembarque de muebles usados, por bulto.		1,00
Transporte de muebles de domicilio a domicilio, carro 1. ^o ..		26,50
> > > > a > carro 2. ^o ..		20,00
> > > > a > carro 3. ^o ..		15,00
Portes a la Aduana Marroquí, de 1 a 500 kilogramos... ..		8,00
> a la > de 500 a 1 000 > ...		15,00
Carbón de cok, en espuelas, del muelle al almacén.....	>	15,50
> de > en sacos, del muelle al almacén.....	>	8,65
Carbón de piedra... ..	>	10,65

ARTÍCULOS	Cantidad	Pesetos
<i>Pescadería, servicio completo, comprendido las artes de las parejas.....</i>		13,50
<i>Redes mamparras, para fintoreros y secaderos.....</i>		33,25
DE MUELLE A MUELLE		
Cemento.....	Tonelada	4,00
Otras mercancías en sacos y varios.....	>	4,65
Medias.....	Unidad	2,00
Bocoyes.....	>	3,50
Viguería de hierro y maquinaria.....	Tonelada	8,00
Maderas de todas clases.....	>	6,00
Pescado, de pescadería a los mercados, en cajas y finas.	Unidad	0,65
> de > al muelle, en caja.....	>	1,00
> capachas grandes de cuero.....	>	2,00
La devolución de los envases queda comprendida en el precio.		
Carbón de piedra, en espuelas, para vagón o pila.....	Tonelada	4,00
> de > en > de la pila pasando por la báscula.....	>	5,50

Cláusulas adicionales

Todo bulto que exceda de 100 kilogramos, pagará el 25 % de aumento. Este aumento no se aplicará a los envasados en cajas o fardos.

La precedente tarifa es de obligatorio cumplimiento, tanto para los transportistas como para los industriales que utilicen sus servicios.

Los comerciantes e industriales quedan facultados para utilizar los vehículos de su propiedad cuando así lo tenga por conveniente.

Los comerciantes e Industriales no podrán trasportar con los vehículos propios mercancías ajenas.

Los seguros de accidentes del trabajo que puedan sufrir el personal empleado en estos servicios serán de cuenta de los propietarios de los vehículos.

Los transportistas serán responsables de las mercancías que se les confien.

Esta tarifa lleva cargado el 35 % de aumento sobre la anterior con carácter provisional, a excepción de los portes a la Aduana Marroquí y bidones y bocoyes, cuyo peso sea de 500 kilogramos en adelante.



CAPÍTULO VII

Algunas consideraciones sobre las actuales Tarifas y Arbitrios en el Puerto de Melilla

En el capítulo anterior han quedado recogidas todas las tarifas y arbitrios que gravan el tráfico de este Puerto Franco y las mercancías que han de consumirse en la Ciudad.

En este capítulo, último de esta ya larga Memoria, queremos hacer comprender y resaltar el valor intrínseco de las tarifas anteriormente insertas, de manera que quede anotada de un modo preciso la influencia que cada una de ellas ejerce en la disminución de aquellas ventajas que la ciudad venía disfrutando por la consideración de su Puerto Franco.

Con este objeto hemos dispuesto el cuadro adjunto en el que aparecen los impuestos correspondientes para varias mercancías habiendo elegido aquellas de variada y fundamental influencia en nuestra economía.

**Cuadro demostrativo de la cuantía de los diversos
impuestos que sobrecargan el coste de las
mercancías de importación en cabotaje**

Pesetas por tonelada

Mercancías	Impuesto de transporte	Derechos subvencionales	Junta de Economía	Junta de Fomento	Ayuntamiento
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
(1) Azúcar	6,00	0,20	5,00	3,50	200,00
(2) Perfumería	10,00	0,20	5,00	10,00	18.000,00
(3) Cemento.	1,00	0,20	5,00	1,00	15,00
(4) Harina.	8,00	0,20	5,00	4,00	37,50
(5) Tejidos	10,00	0,20	5,00	5,00	2.000,00

- (1) Precio calculado en origen, 200 ptas. tonelada.
- (2) > > > > 40.000 > >
- (3) > > > > 150 > >
- (4) > > > > 1.200 » >
- (5) > > > > 20.000 > >

Del examen de este cuadro, se deduce como primera impresión, que, aparte de los reducidos derechos obvenconales, los impuestos autorizados a la Junta de Fomento son notablemente inferiores a los restantes que se consideran. No interesa a la Junta, al menos de un modo directo, cuanto a la enorme cuantía de estos impuestos se refiere, y si de ellos nos ocupamos, lo hacemos únicamente porque entendemos que se precisa aclarar la importancia de los diversos gravámenes que cargan sobre las mercancías de importación, en momentos en que la Junta pretende una justa elevación de las tarifas que, sin modificación, viene aplicando desde hace más de veinte años, proponiéndose con ello, tan solo, cubrir un Plan Económico que le es necesario para su normal desarrollo.

Como ya se ha dicho, en efecto, en otro capítulo anterior, la situación económica de la Junta es poco brillante, su desarrollo económico difícil y las necesidades del puerto, muchas. En el año 1940, por ejemplo, nuestros ingresos totales fueron inferiores a los gastos, con un deficit de 166.079,98 pesetas, y en el año 1941, apenas se cubrieron los gastos, teniendo un ingreso total de 956.614,57 pesetas, mientras que en el mismo año, según resulta de las previsiones, siempre cortas naturalmente, del Ayuntamiento, por la aplicación del impuesto del diez por ciento «ad valorem» sobre la importación de mercancías, hubo de recaudar este más de 5 millones de pesetas.

El efecto moral que estos impuestos producen en nuestro Puerto Franco no dejan de tener un valor real, tanto más cuanto que bien cercano tenemos el ejemplo del puerto de Ceuta donde solo se aplica a las mercancías de importación un modesto impuesto específico, al margen, por lo tanto, de la enorme corrida de precios que las circunstancias actuales mantienen.

Melilla Junio, 1942

El Ingeniero Director de las Obras y Servicios,

José Ochoa y Benjumea